




3 1761 11648784 4





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116487844>











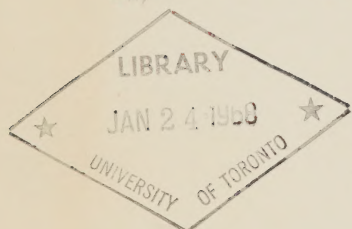
PW 41

A55



# TRANS-CANADA HIGHWAY

*Canada.* Department of Public Works,  
*in* (CANADA)



●  
(Annual Report *of proceedings under*  
*the Trans-Canada Highway Act.*)  
(For the Fiscal Year)  
(Ended March 31)  
(1967)







CAI PW 41  
A55

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS

# ANNUAL REPORT

PROCEEDINGS UNDER

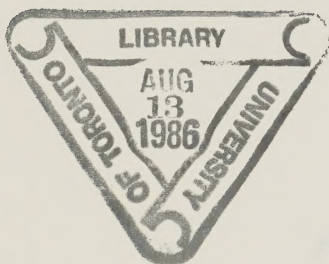
## THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT

FISCAL YEAR ENDED

**MARCH 31, 1967**

Issued under the Authority of the  
HONOURABLE GEORGE J. McILRAITH  
Minister of Public Works  
OTTAWA





©

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.  
Queen's Printer and Controller of Stationery  
Ottawa, 1967

Cat. No.: W41-1967



To His Excellency the Right Honourable

ROLAND MICHENER

Governor-General and Commander-in-Chief of  
Canada

*May it please Your Excellency:*

The undersigned has the honour to lay before Your  
Excellency the Annual Report of Proceedings  
Under the Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the fiscal  
year ended March 31st, 1967

Respectfully submitted,

GEORGE J. McILRAITH

*Minister of Public Works*







The Honourable GEORGE J. McILRAITH  
Minister of Public Works  
Ottawa

*Sir:*

I have the honour to submit the eighteenth  
Annual Report of Proceedings under the  
Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the  
fiscal year ended March 31st, 1967

Your obedient servant,  
LUCIEN LALONDE  
*Deputy Minister*







## **CONTENTS**

The Trans-Canada Highway Act

Construction Progress

Trans-Canada Highway in National Parks

Highway Statistics

Table 1 – Mileage, etc.

Table 2 – Grading construction

Table 3 – Paving construction

Table 4 – Summary of contractual commitments

Table 5 – Summary of payments to Provincial Governments

Graph 1 – Contractual commitments and payments

Graph 2 – Mileage constructed

Appendices

A – General specifications

B – Maps of route







**REPORT OF PROCEEDINGS  
UNDER THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT  
FOR THE FISCAL YEAR ENDED MARCH 31, 1967**

**THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT**

The original agreements covering the construction of the Highway, as provided for in the Trans-Canada Highway Act 1949 (2nd Sess.), C.40, S.I. were executed with the Provinces of Ontario, Manitoba, British Columbia, Prince Edward Island, Saskatchewan and Alberta on April 24, 1950, with the Province of New Brunswick on May 27, 1950, the Province of Newfoundland on June 23, 1950, and with the Province of Nova Scotia on May 15, 1952.

These original agreements provided, as did the Act, for a paved highway across Canada by December 9, 1956. They also provided that Canada would contribute 50 per cent of the cost of new construction and up to 50 per cent of the cost of previously constructed sections of the highway where these sections were properly incorporated in the Trans-Canada Highway. Canada's total contribution under the Act was limited to \$150 million.

The Act also provided what the Minister might, out of monies appropriated by Parliament, provide for the construction of such highways within the National Parks as form part of a Trans-Canada Highway.

In the early stages of the project, the Provinces generally experienced many problems in connection with the enlarged construction program. The work began slowly in 1950 and, although construction continued to a high standard, most provinces found it difficult to provide, in their yearly programs, for the work necessary to ensure the completion of the Highway within the seven-year period covered by the Act of 1949. The uncompleted mileage was the subject of discussion at a Federal-Provincial Highway Conference in November 1955. The decisions reached during that Conference resulted in a 1956 Amendment of the Trans-Canada Highway Act. The enactment of this amendment increased the extent of Canada's contribution to the cost of the highway by providing for an additional 40 per cent contribution to the cost of construction on one-tenth of the highway mileage in each province. The construction period was extended to the 31st day of December, 1960, and the aggregate limit of the funds available for expenditure by Canada was increased to \$250 million.

New agreements under the amended Act were entered into with each of the participating provinces. These agreements provided that by the 31st day of December, 1960, the highway should be completed in conformity with the general specifications of Schedule "B", or that it should constitute a good standard of paved highway. This provision eliminated the necessity of a province reconstructing sections of the highway which were already paved to a satisfactory provincial standard and made it possible to speed up the work on those sections where reconstruction and paving were most essential.

Legislation passed in 1959 and 1960 extended the construction period to December 31, 1963, and increased the amount of Canada's contribution to a maximum of \$400 million.

The Province of Quebec became party to a Trans-Canada Highway Agreement on October 27, 1960.



Legislative authority was provided in 1963 for an extension of the construction period to December 31, 1967, and allowed for federal contribution up to \$625 million. It also provided for payment by Canada of 90 per cent of construction costs incurred by the Atlantic provinces from April 1, 1963.

In 1966 a further extension of the construction period of December 31, 1970 was authorized and the maximum federal contribution was raised to \$825 million.

## CONSTRUCTION PROGRESS

Highlights for the year included the opening of major new sections of the highway to traffic in eastern Nova Scotia, the inauguration of the spectacular 19,000-foot Louis Hyppolite Lafontaine Bridge-Tunnel complex at Montreal, and the opening to traffic of what had been the last gap in the Ottawa Queensway. Federal contributions for the fiscal year totalled \$81,015,488 and the value of all work completed or in progress under the Trans-Canada Highway Agreements, rose to \$743,588,370.

## TRANS-CANADA HIGHWAY IN NATIONAL PARKS

The Development Engineering Branch of the Department of Public Works has been directly responsible for construction of approximately 140 miles of highway within the boundaries of five National Parks.

Activities during the year were confined to Glacier National Park. Here, major construction work included extension and improvements to existing avalanche defences. Final paving of the 27 miles of highway within this park is currently underway.

## HIGHWAY STATISTICS

The following tables and graphs furnish a statistical report of progress on the Highway from December 10, 1949, to March 31, 1967, and include information pertaining specifically to the fiscal year under review.

**TABLE NO. 1**

Total Mileage of Designated Route and Paved Mileage

Province	Total Mileage	Paved Mileage (Note 1)
Newfoundland	540	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	318	301
New Brunswick	390	312
Quebec	398	296
Ontario	1,453	1,394
Manitoba	310	301
Saskatchewan	406	406
Alberta	282	282
British Columbia	552	552
National Parks	140	140
<b>Totals</b>	<b>4,860</b>	<b>4,594</b>

(1) Includes mileage on designated route prior to December 10, 1949. The difference between "Paved Mileage" and "Total Mileage" indicates the mileage under construction. Travel is possible throughout, either on sections under construction or on alternative routes in the vicinity.



**TABLE NO. 2 - GRADING CONSTRUCTION**

1 April 1966 to 31 March 1967

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	—	—
Prince Edward Island	—	—
Nova Scotia	63	52
New Brunswick	17	11
Quebec	7	14
Ontario	26	27
Manitoba	2	7
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
British Columbia	—	—
Terra Nova Park	—	—
Banff & Yoho Parks	—	—
Glacier & Revelstoke Parks	—	—
Totals	115	111

10 December 1949 to 31 March 1967

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	539	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	279	253
New Brunswick	361	347
Quebec	196	188
Ontario	1,250	1,236
Manitoba	252	249
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
British Columbia	550	550
Terra Nova Park	25	25
Banff & Yoho Parks	80	80
Glacier & Revelstoke Parks	35	35
Totals	4,325	4 260



**TABLE NO. 3 – PAVING CONSTRUCTION**

1 April 1966 to 31 March 1967

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	—	14
Prince Edward Island	—	—
Nova Scotia	16	39
New Brunswick	34	5
Quebec	30	24
Ontario	41	40
Manitoba	—	—
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
British Columbia	—	—
Terra Nova Park	—	—
Banff and Yoho Parks	—	—
Glacier & Revelstoke Parks	—	—
Totals	121	122

10 December 1949 to 31 March 1967

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	539	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	250	222
New Brunswick	341	312
Quebec	173	165
Ontario	1,309	1,276
Manitoba	298	298
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
British Columbia	550	550
Terra Nova Park	25	25
Banff & Yoho Parks	80	80
Glacier & Revelstoke Parks	35	35
Totals	4,358	4,260



**TABLE NO. 4 – SUMMARY OF CONTRACTUAL COMMITMENTS**

1 April 1966 to 31 March 1967

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland	\$13,980,354.98	\$12,582,311.38
Prince Edward Island	2,070,981.00	1,863,882.90
Nova Scotia	23,011,340.27	20,710,206.24
New Brunswick	18,810,257.64	16,929,231.88
Quebec	64,710,882.01	53,499,352.26
Ontario	8,891,976.95	4,025,627.95
Manitoba	1,778,216.40	913,108.20
Saskatchewan	1,903,668.13	1,135,034.06
Alberta	—	—
British Columbia	2,744,600.00	1,360,200.00
Totals	137,902,277.38	113,018,954.87

10 December 1949 to 31 March 1967

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland	\$136,053,714.74	\$108,786,477.97
Prince Edward Island	15,532,405.13	11,411,220.74
Nova Scotia	74,180,399.67	61,403,322.89
New Brunswick	113,409,991.73	87,306,506.12
Quebec	221,396,277.34	165,297,310.19
Ontario	229,378,351.28	128,341,292.07
Manitoba	33,956,889.68	19,848,812.50
Saskatchewan	32,781,695.13	16,993,710.45
Alberta	37,950,236.34	22,406,025.99
British Columbia	212,988,152.71	121,793,691.63
Totals	1,107,628,113.75	743,588,370.55



**TABLE NO. 5 – SUMMARY OF PAYMENTS TO PROVINCIAL GOVERNMENTS**

1 April 1966 to 31 March 1967

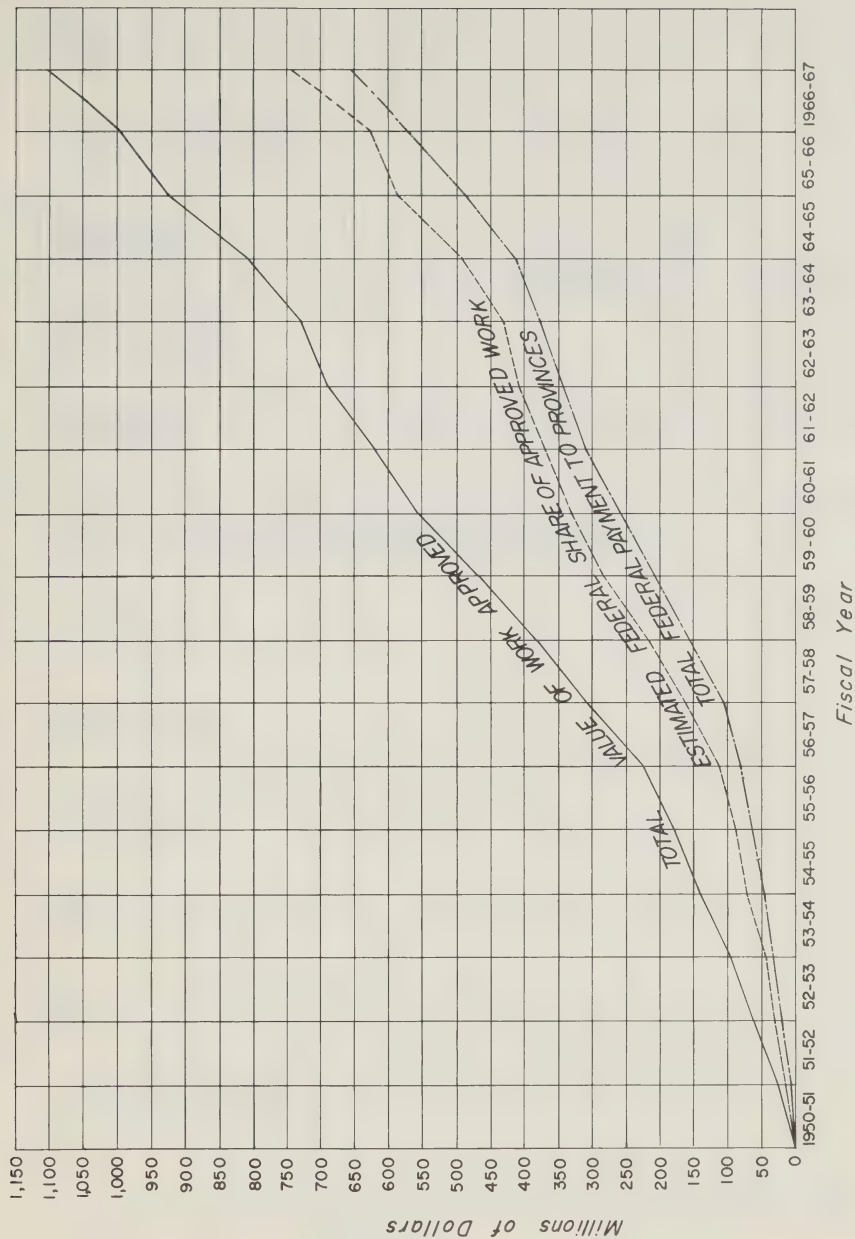
Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	—	\$ 5,774,954.20	\$ 5,774,954.20
Prince Edward Island	—	—	431,809.79	431,809.79
Nova Scotia	—	—	18,304,225.52	18,304,225.52
New Brunswick	—	—	10,599,377.49	10,599,377.49
Quebec	—	—	41,780,172.60	41,780,172.60
Ontario	—	—	2,930,107.35	2,930,107.35
Manitoba	—	—	—	—
Saskatchewan	—	—	423,026.07	423,026.07
Alberta	—	—	338,784.04	338,784.04
British Columbia	—	—	433,031.83	433,031.83
Totals	—	—	\$81,015,488.89	\$81,015,488.89

10 December 1949 to 31 March 1967

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	\$156,445.23	\$92,439,096.97	\$92,595,542.20
Prince Edward Island	\$ 288,383.09	—	9,243,728.83	9,532,111.92
Nova Scotia	88,501.37	—	47,159,262.85	47,247,764.22
New Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	73,275,185.07	74,916,561.92
Quebec	—	—	127,691,998.35	127,691,998.35
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	121,389,801.10	125,255,135.37
Manitoba	887,446.75	17,958.54	17,850,448.03	18,755,853.32
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	15,790,987.73	16,064,844.40
Alberta	475,943.78	14,975.87	21,699,986.22	22,190,905.87
British Columbia	3,190,102.08	692,171.05	116,131,662.99	120,013,936.12
Totals	10,214,473.98	1,378,021.57	642,672,158.14	654,264,653.69

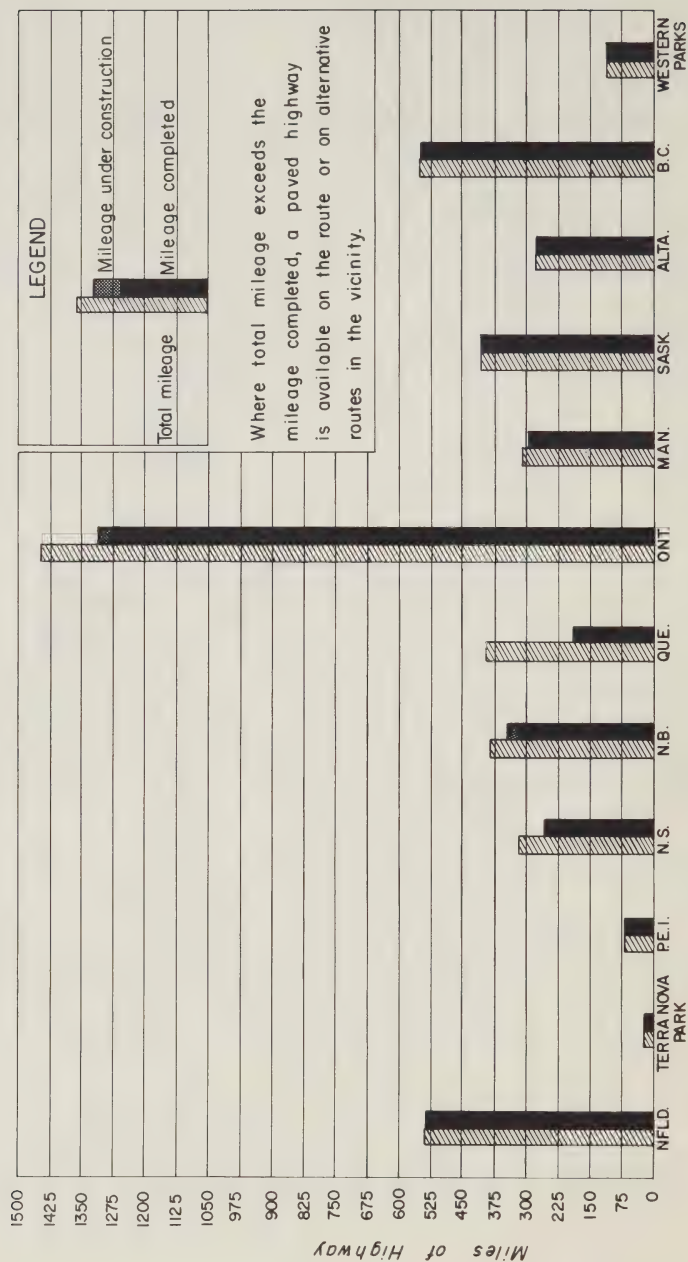


# CONTRACTUAL COMMITMENTS AND PAYMENTS





# MILEAGE OF HIGHWAY CONSTRUCTED UNDER THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT AND AGREEMENTS





## **APPENDIX "A"**

### **GENERAL SPECIFICATIONS OF THE HIGHWAY**

#### **1. Right-of-Way**

The minimum width of the right-of-way shall be one hundred (100) feet. Where the highway runs through densely populated areas thus involving heavy expenditures, a minimum initial width of sixty-six (66) feet will be acceptable.

#### **2. Pavement**

(a) The width of pavement shall be a maximum of twenty-four (24) feet, except when special facilities such as acceleration-deceleration lanes are approved, and a minimum of twenty-two (22) feet.

(b) The pavement shall be a Bituminous-Mineral type generally described as a Bituminous Hot-Mix with graded aggregate.

(c) The compacted thickness of the bituminous-mineral pavement shall be a minimum of three (3) inches.

(d) Where it is desirable to lay concrete pavement, the thickness and type customarily used by the provinces will be acceptable.

#### **3. Shoulders**

The width of the shoulders on each side of the pavement shall be ten (10) feet, where it is economically possible to construct to this width. Lesser widths will be acceptable to a minimum of five (5) feet where terrain and/or economy makes this necessary.

#### **4. Obstructions**

The minimum distance between the edge of the pavement and any obstruction on the shoulders shall be one (1) foot less than the width of the shoulders.

#### **5. Stone base course, sub-base, elevation of water table level**

The construction of the stone base course, the sub-base and the drainage system controlling the elevation of the water table level shall be constructed in such a manner that combined, they will produce a roadway having a load bearing capacity for a repeating 18,000 pound axle load.

#### **6. Curvature**

The curvature of the centre line of pavement shall not exceed six (6) degrees, except where terrain does not permit this with reasonable economy. Where possible, it is considered desirable to reduce the maximum curvature to three (3) degrees.



## **7. Gradient**

The maximum gradient on the Highway shall not exceed six (6) per cent, except in cases where this is not economically feasible, where seven (7) or eight (8) per cent will be acceptable for short distances.

## **8. Sight Distances**

Where terrain permits, the minimum horizontal sight distance, and the minimum vertical sight distance shall be six hundred (600) feet. This means that a driver of a vehicle will be able to see an object six inches high on the pavement ahead of him at a distance of 600 feet, when his eyes are four (4) feet six (6) inches above the pavement.

## **9. Bridges**

(a) Loading H20-S16.

(b) Overhead clearances, for full width between curbs, 14 feet 6 inches.

(c) For length of bridge of 30 feet or less, the roadway between curbs shall be the aggregate width of pavement and shoulders.

(d) For length of bridge over 30 feet and up to 100 feet, the minimum roadway between curbs shall be 27 feet and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.

(e) For length of bridge over 100 feet, the minimum width between curbs shall be 24 feet, and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.

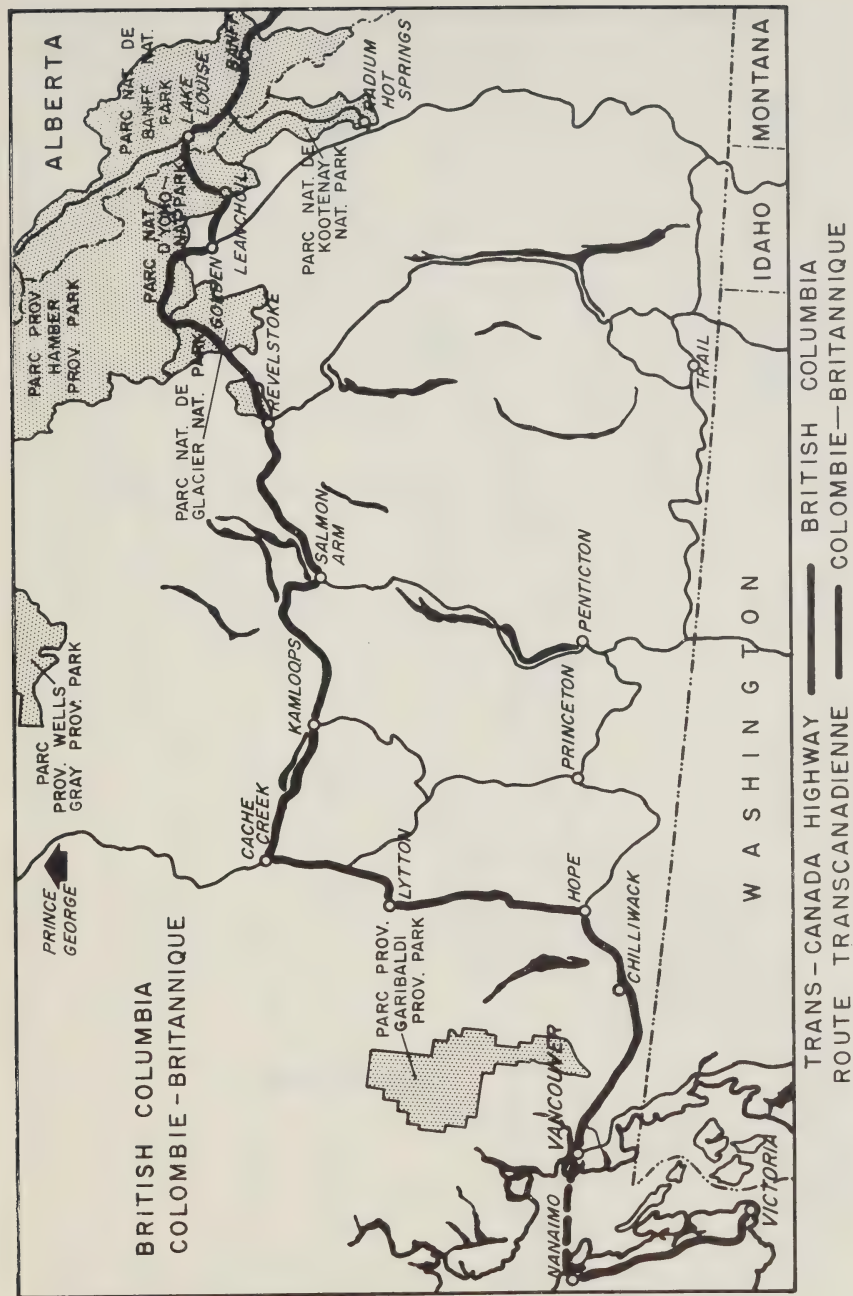




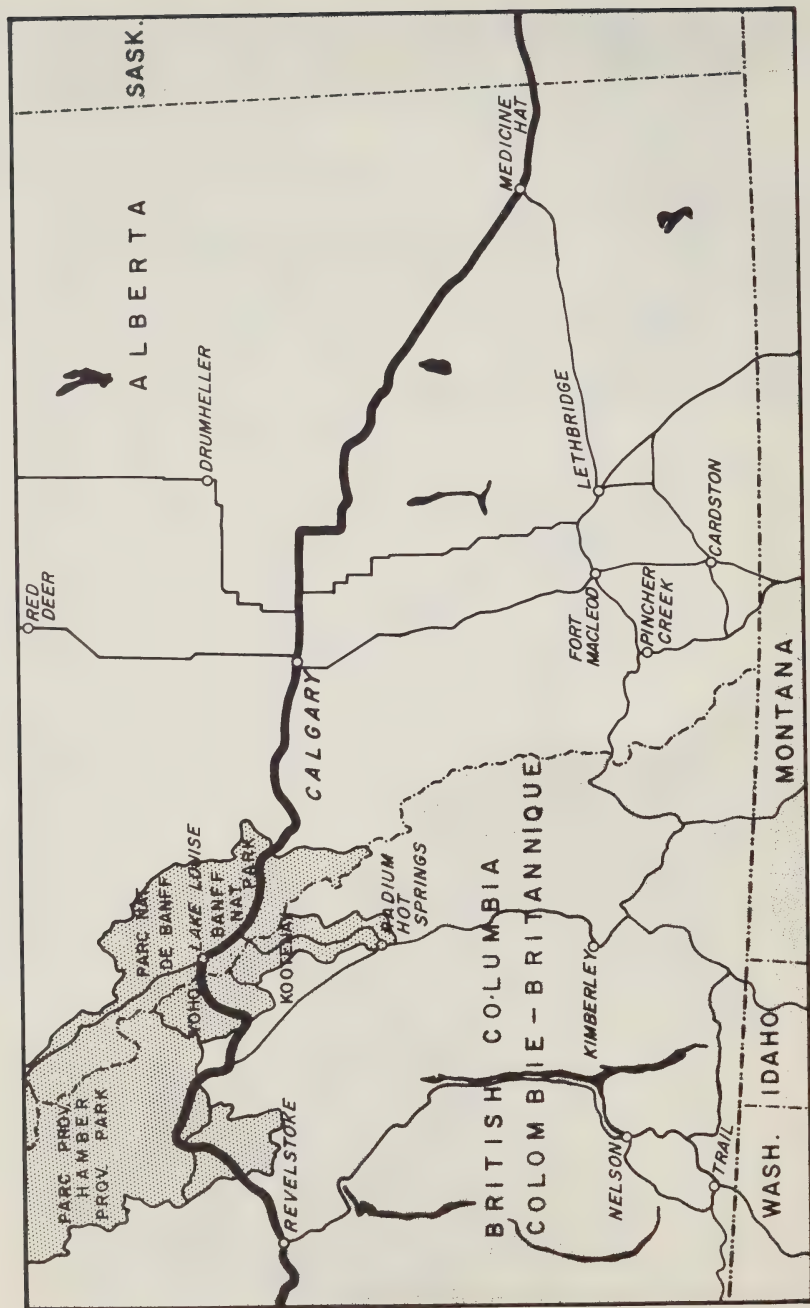






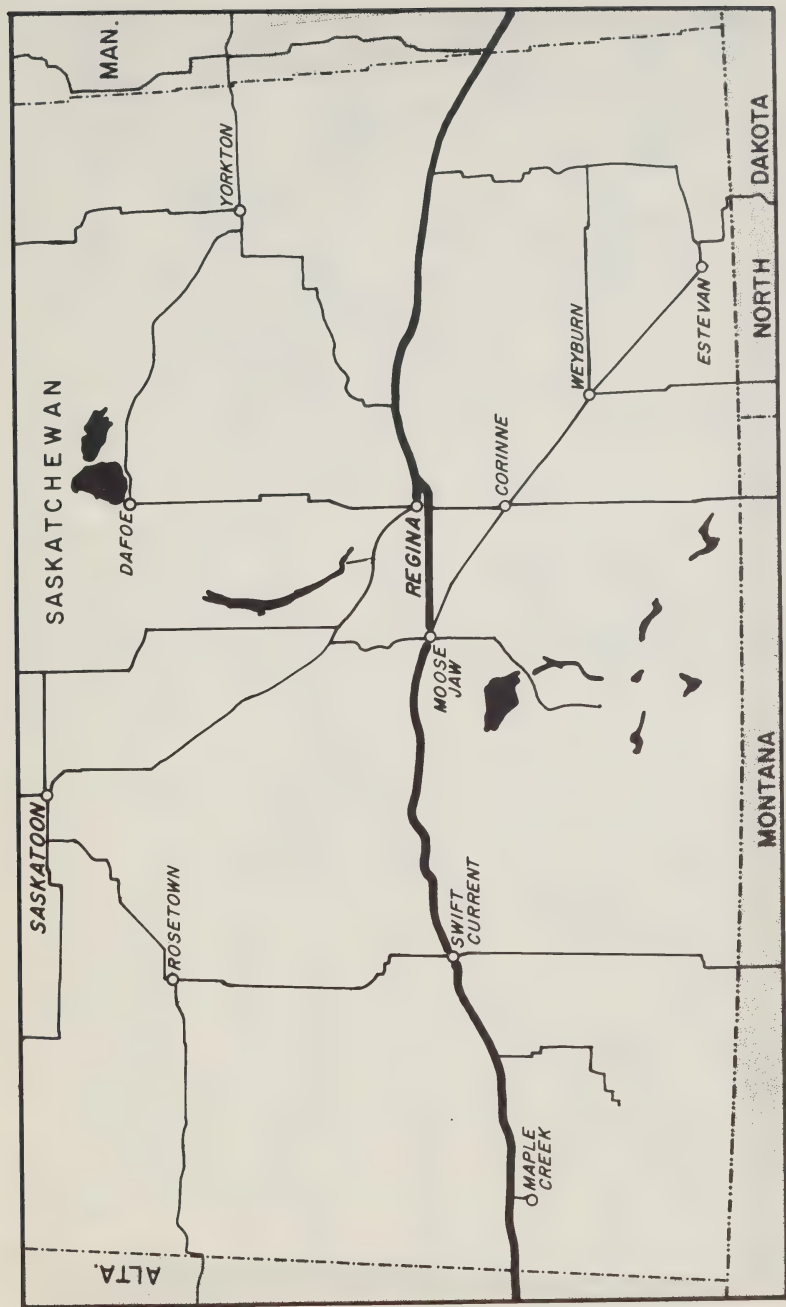






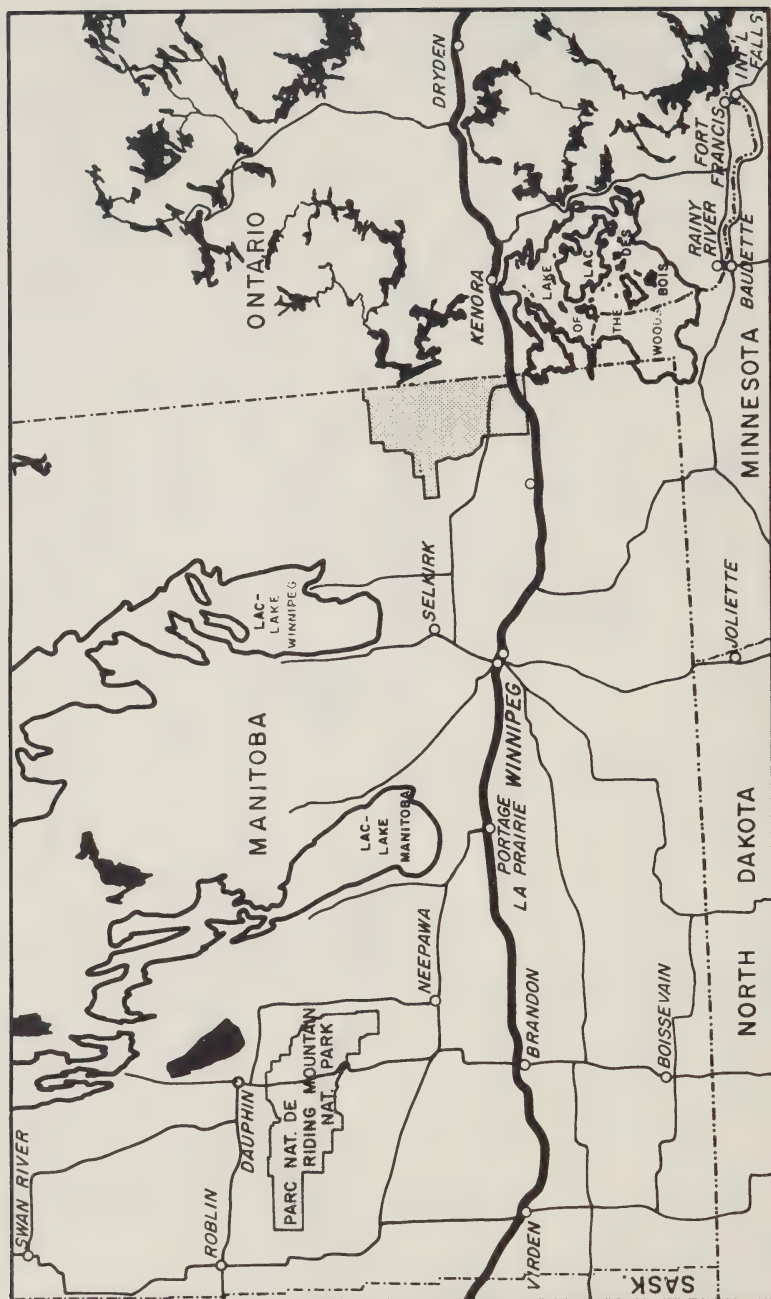
TRANS - CANADA HIGHWAY — ALBERTA — ROUTE TRANSCANADIENNE





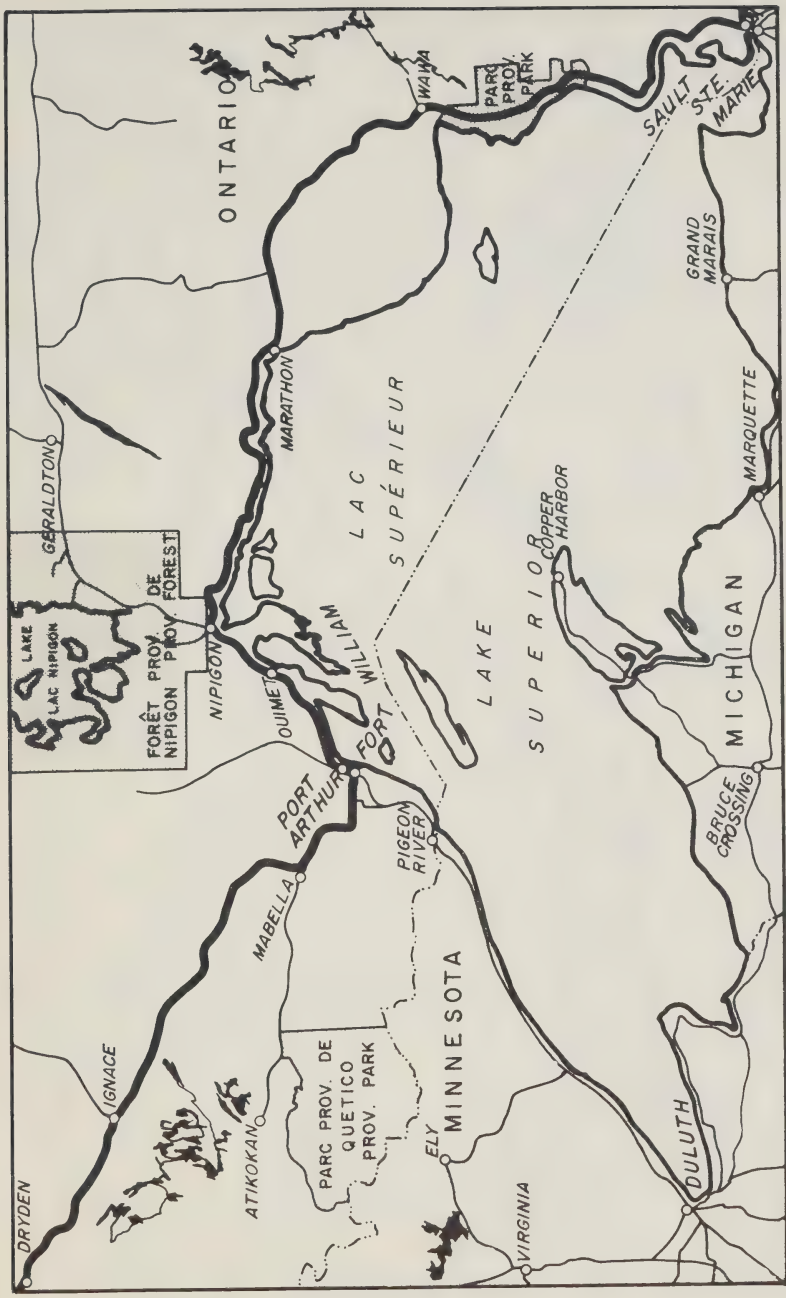
TRANS - CANADA HIGHWAY — SASKATCHEWAN — ROUTE TRANSCANADIENNE





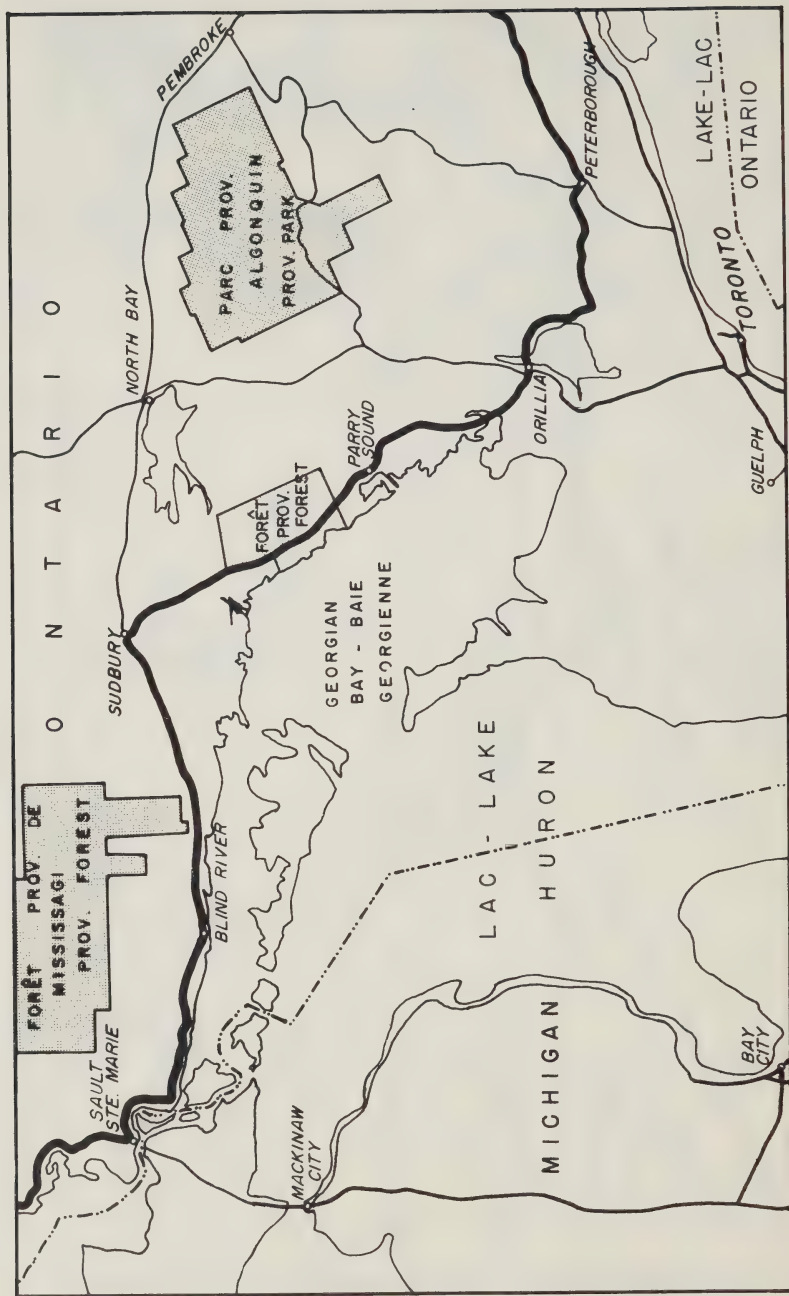
TRANS-CANADA HIGHWAY — MANITOBA — ROUTE TRANSCANADIENNE





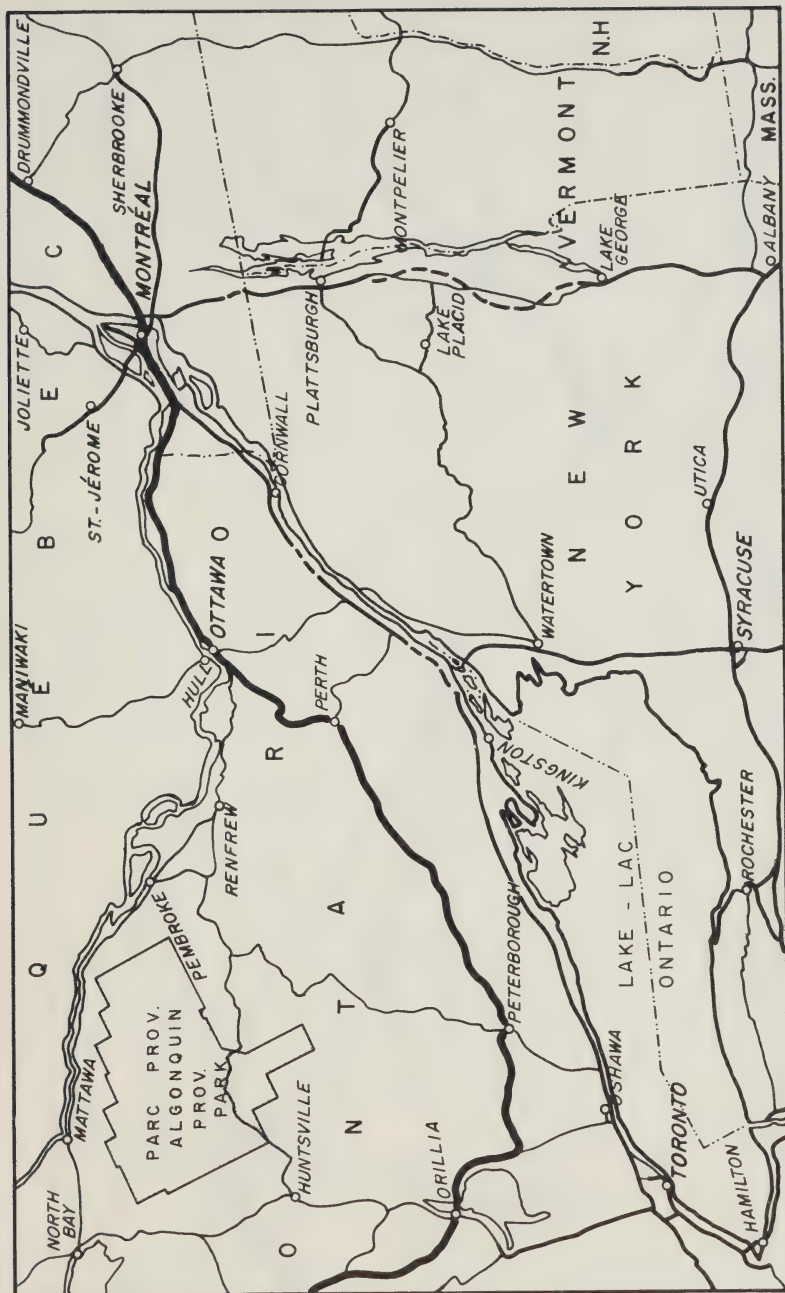
TRANS-CANADA HIGHWAY — ONTARIO — ROUTE TRANSCANADIENNE





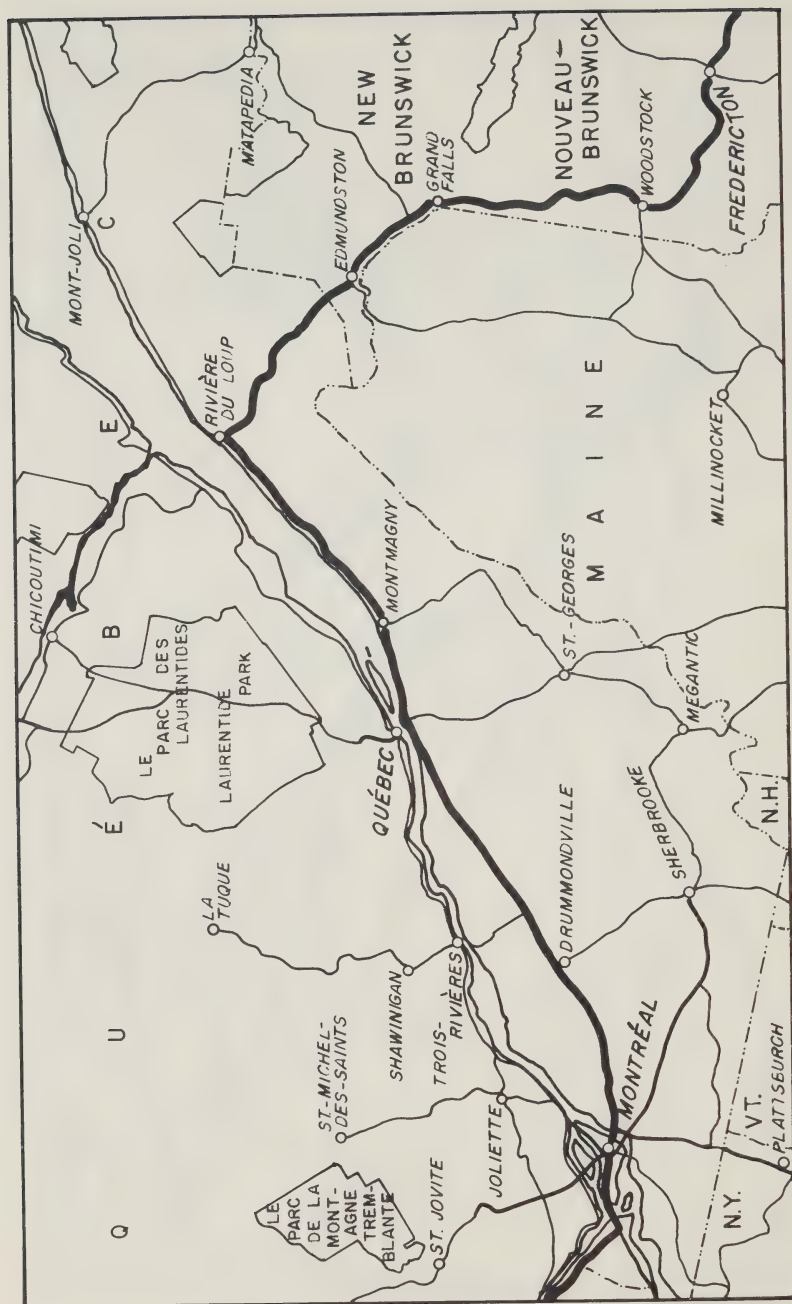
TRANS-CANADA HIGHWAY — ONTARIO — ROUTE TRANSCANADIENNE





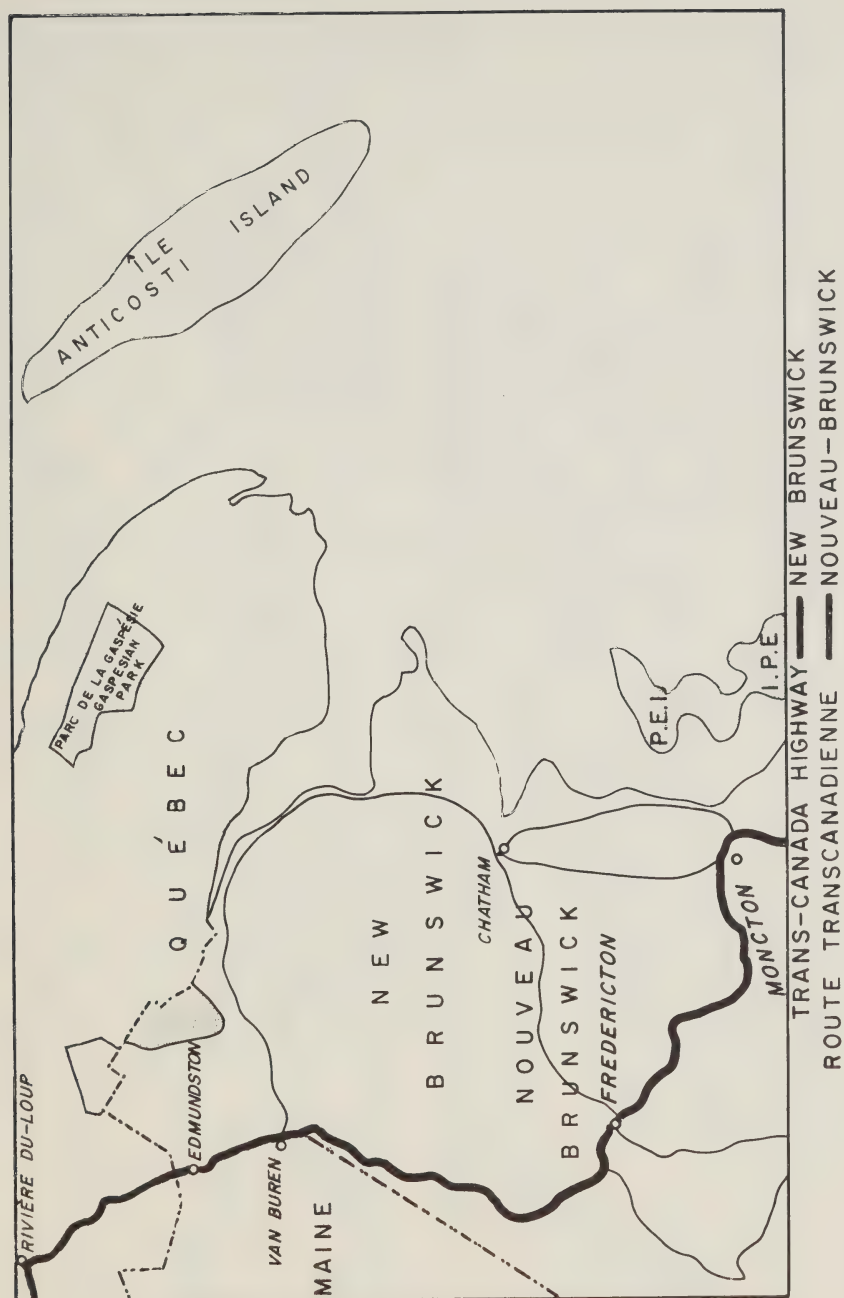
TRANS-CANADA HIGHWAY — ONTARIO — ROUTE TRANSCANADIENNE



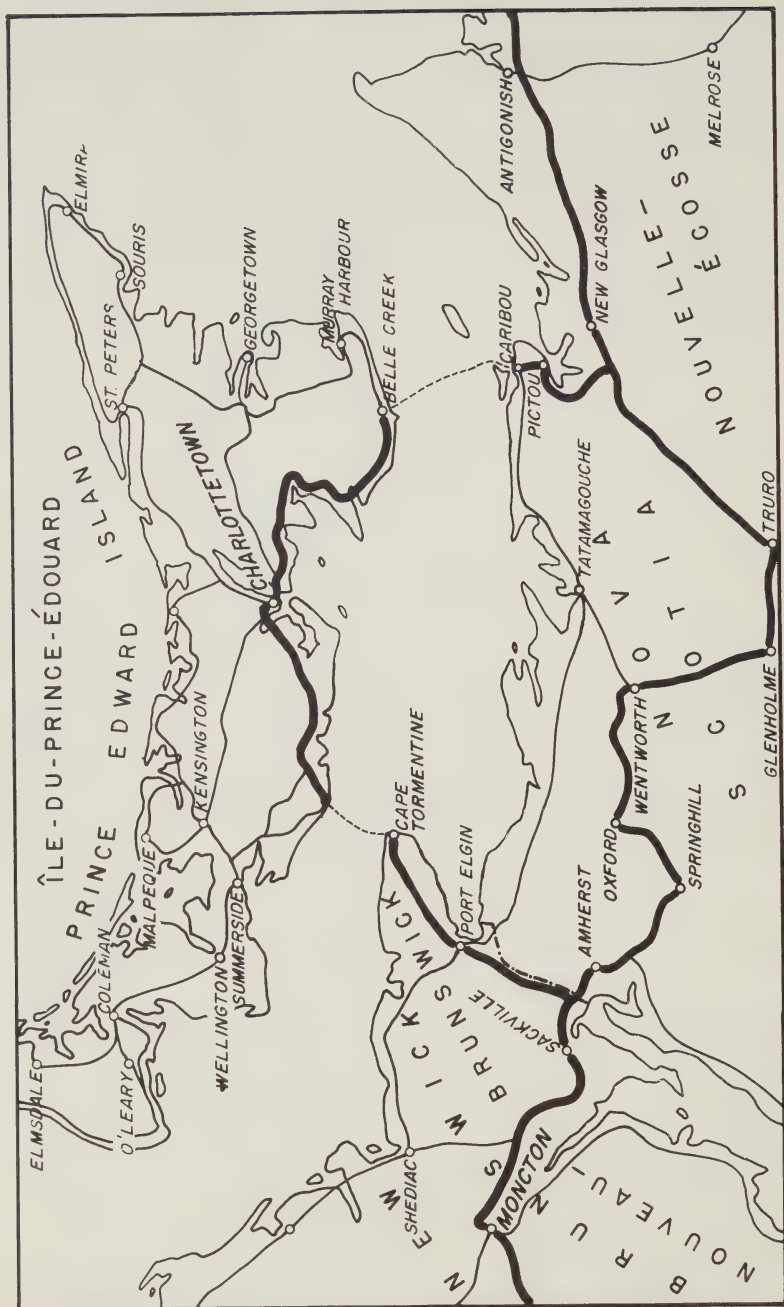


TRANS - CANADA HIGHWAY — QUÉBEC — ROUTE TRANSCANADIENNE



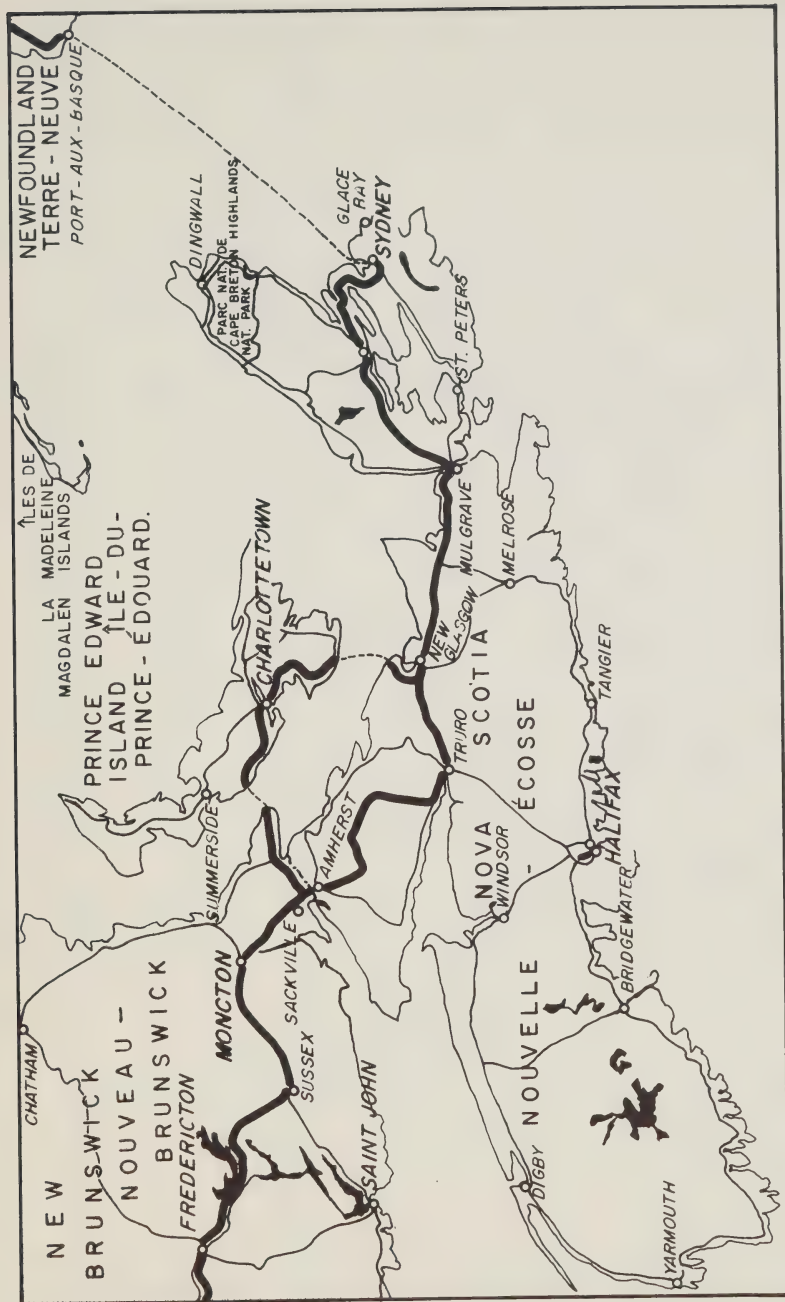






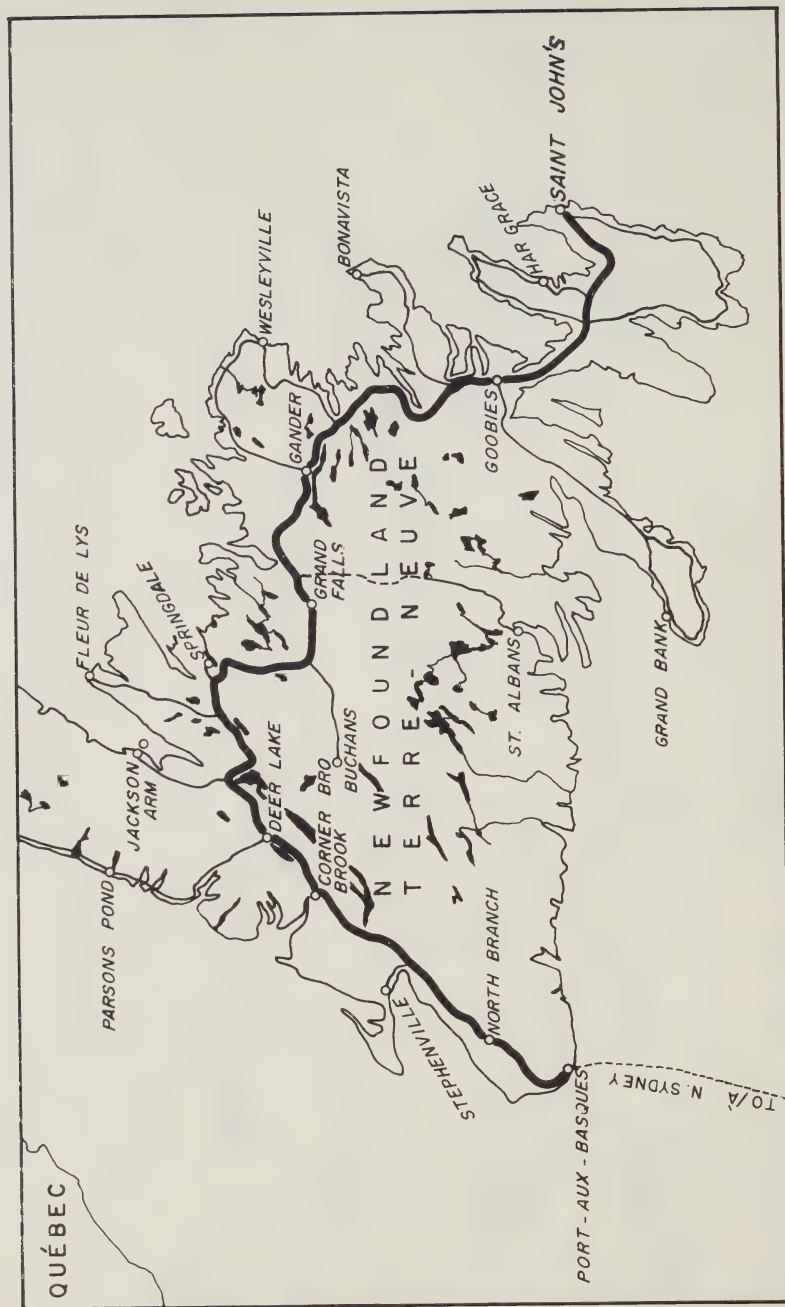
TRANS - CANADA HIGHWAY  
 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ROUTE TRANSCANADIENNE





TRANS — CANADA HIGHWAY — NOVA SCOTIA  
 ROUTE TRANSCANADIENNE — NOUVELLE — ÉCOTIA











## 7. Pente

La pente de la route sera d'au plus 6 p. 100, sauf dans les cas où la chose sera économiquement impossible, alors que 7 ou 8 p. 100 seront acceptables sur des courtes distances.

## 8. Distances de visibilité

Aux endroits où le terrain le permet, la distance de visibilité horizontale maximum et la distance de visibilité verticale minimum seront de six cents (600) pieds. En d'autres termes, le conducteur d'une voiture pourra voir un objet de six pouces de hauteur placé sur le revêtement à 600 pieds en avant de lui, lorsque ses yeux se trouveront à quatre (4) pieds et six (6) pouces au-dessus du revêtement.

## 9. Ponts

a) Charge H20-S16.

- b) Dégagements supérieurs, sur la pleine largeur entre les bordures, 14 pieds et 6 pouces. c) Pour les ponts de 30 pieds ou moins de longueur, la chaussée entre les bordures aura la largeur réunie du revêtement et des accotements.
- d) Pour les ponts de plus de 30 pieds et jusqu'à 100 pieds de longueur, la chaussée minimum entre les bordures aura 27 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.
- e) Pour les ponts de plus de 100 pieds de longueur, la largeur minimum entre les bordures sera de 24 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.



DEVIS GÉNÉRAL DE LA ROUTE

1. Emprise

La largeur minimum de l'emprise sera de cent (100) pieds. Lorsque la route traverse des régions peuplées entraînant ainsi de fortes dépenses, une largeur minimum initiale de soixante-six (66) pieds sera acceptable.

2. Revêtement

a) La largeur du revêtement sera d'au plus vingt-quatre (24) pieds, sauf lorsque certains ouvrages tels que voies d'accélération et de ralentissement sont approuvés, et d'au moins vingt-deux (22) pieds.

b) Le revêtement sera d'un type bitumineux-minéral généralement appelé mélange bitumineux malaxé à chaud à l'usine et contenant des éléments trîes.

c) Une fois rendu compact, le revêtement bitumineux-minéral n'aura pas moins de trois (3) pouces d'épaisseur.

d) Aux endroits où il est opportun de poser un revêtement en béton, l'épaisseur et le type utilisés habituellement par les provinces seront acceptables.

3. Accotements

La largeur des accotements de chaque côté du revêtement sera de dix (10) pieds, lorsqu'il sera économiquement possible de les construire à cette largeur. Des largeurs plus faibles seront acceptables jusqu'à un minimum de cinq (5) pieds lorsque le terrain et (ou) l'économie rendront la chose nécessaire.

4. Obstacles

La distance minimum entre le bord du revêtement et tout obstacle sur les accotements sera d'un (1) pied de moins que la largeur des accotements.

5. Infrastructure en pierre, assise et élévation du niveau de la nappe aquifère

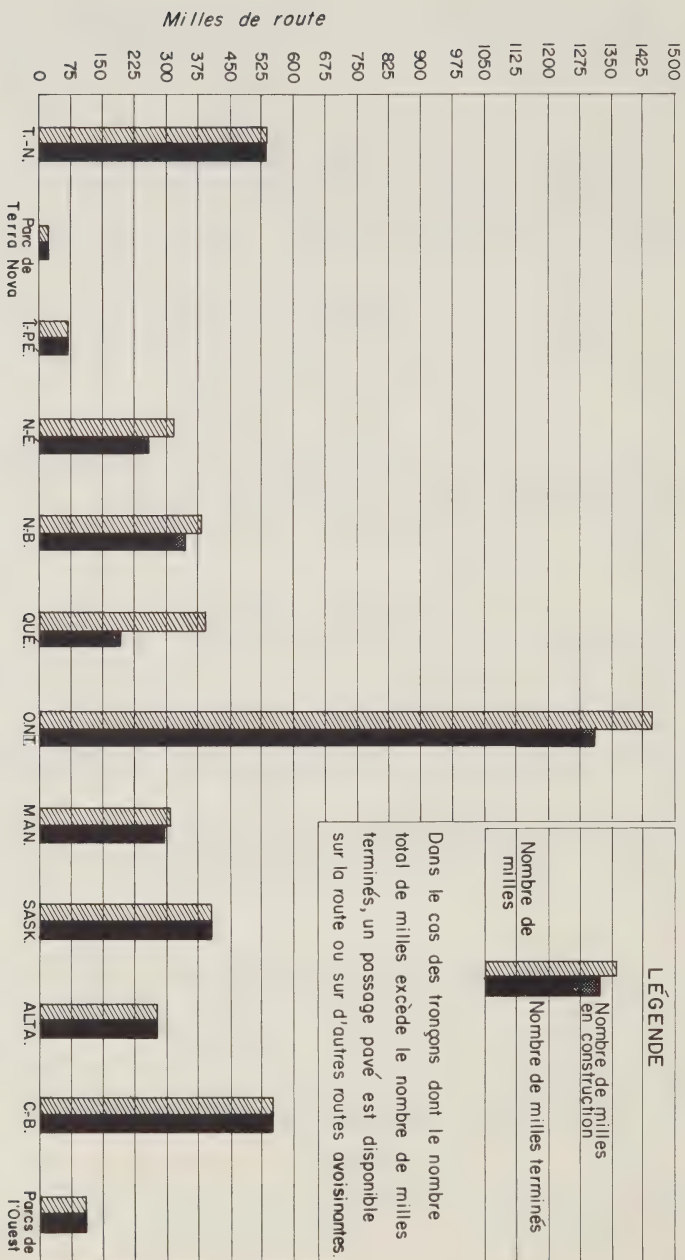
La construction de l'infrastructure en pierre, de l'assise et du système de drainage régularisant l'élévation du niveau de la nappe aquifère sera effectuée de façon que le tout produise une chaussée ayant une capacité portante de charge d'essieu périodique de 18,000 livres.

6. Courbure

La courbure de l'axe du revêtement ne dépassera pas six (6) degrés, sauf aux endroits où le terrain ne le permet pas avec une économie raisonnable. Aux endroits où la chose est possible, on estime qu'il est opportun de réduire la courbure maximum à trois (3) degrés.



# NOMBRE DE MILLES CONSTRUITS EN VERTU DE LA LOI ET DES CONVENTIONS SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE





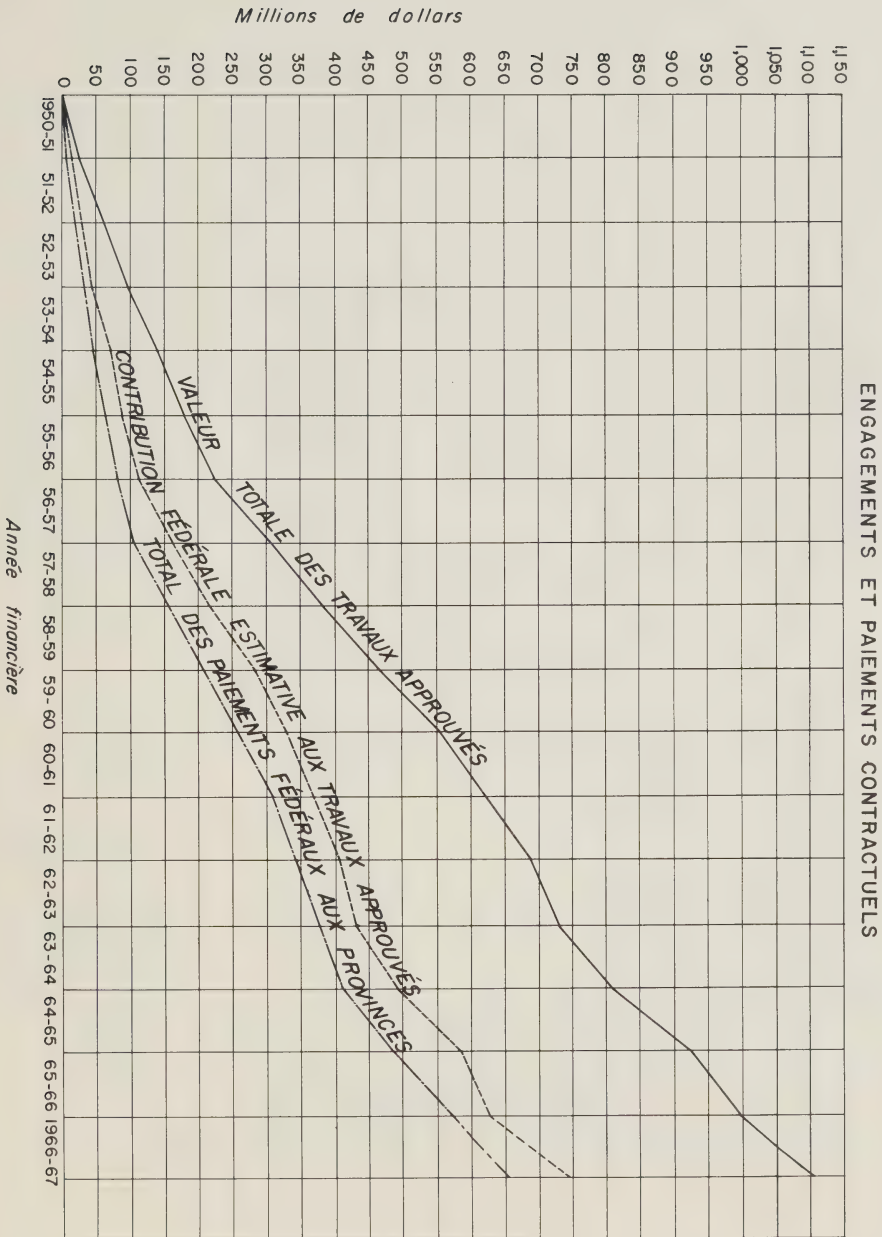




TABLEAU No 5 RÉSUMÉ DES PAIEMENTS FAITS AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

Du 1er avril 1965 au 31 mars 1967				
Province	Construction	Construction préalable	Construction provisoire	Nouvelle Construction
Totaux				
Terre-Neuve	—	—	—	\$ 5,774,954.20
Ile-du-Prince-Édouard	—	—	—	431,809.79
Nouvelle-Écosse	—	—	—	18,304,225.52
Nouveau-Brunswick	—	—	—	10,599,377.49
Québec	—	—	—	41,780,172.60
Ontario	—	—	—	2,930,107.35
Manitoba	—	—	—	—
Saskatchewan	—	—	—	423,026.07
Alberta	—	—	—	338,784.04
Colombie-Britannique	—	—	—	433,031.83
Totaux	—	—	—	\$81,015,488.89
Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1967				
Province	Construction	Construction préalable	Construction provisoire	Nouvelle Construction
Totaux				
Terre-Neuve	—	\$ 156,445.23	\$ 92,439,096.97	\$ 92,595,542.20
Ile-du-Prince-Édouard	\$ 288,383.09	—	9,243,728.83	9,532,111.92
Nouvelle-Écosse	88,501.37	—	47,159,262.85	47,247,764.22
Nouveau-Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	73,275,185.07	74,916,561.92
Québec	—	—	127,691,998.35	127,691,998.35
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	121,389,801.10	125,255,135.37
Manitoba	887,446.75	17,958.54	17,850,448.03	18,755,853.32
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	15,790,987.73	16,064,844.40
Alberta	475,943.78	14,975.87	21,699,986.22	22,190,905.87
Colombie-Britannique	3,190,102.08	692,171.05	116,131,662.99	120,013,936.12
Totaux	10,214,473.98	1,378,021.57	642,672,158.14	654,264,653.69



TABLEAU No 4 - RÉSUMÉ DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

Du 1er avril 1965 au 31 mars 1967

Province	Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Terre-Neuve	\$ 13,980,354.98	\$ 12,582,311.38
Ile-du-Prince-Édouard	2,070,981.00	1,863,882.90
Nouvelle-Écosse	23,011,340.27	20,710,206.24
Nouveau-Brunswick	18,810,257.64	16,929,231.88
Québec	64,710,882.01	53,499,352.26
Ontario	8,891,976.95	4,025,627.95
Manitoba	1,778,216.40	913,108.20
Saskatchewan	1,903,668.13	1,135,034.06
Alberta	-	-
Colombie-Britannique	2,744,600.00	1,360,200.00
Totaux	137,902,277.38	113,018,954.87
Du 12 décembre 1949 au 31 mars 1967		
Province	Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Terre-Neuve	\$ 136,053,714.74	\$ 108,786,477.97
Ile-du-Prince-Édouard	15,532,405.13	11,411,220.74
Nouvelle-Écosse	74,180,399.67	61,403,322.89
Nouveau-Brunswick	113,409,991.73	87,306,506.12
Québec	221,396,277.34	165,297,310.19
Ontario	229,378,351.28	128,341,292.07
Manitoba	33,956,889.68	19,848,812.50
Saskatchewan	32,781,695.13	16,993,710.45
Alberta	37,950,236.34	22,406,025.99
Colombie-Britannique	212,988,152.71	121,793,691.63
Totaux	1,107,628,113.75	743,588,370.55



**TABLERAU N° 3 - REVÈTEMENT**  
Du 1<sup>er</sup> avril 1965 au 31 mars 1967

Province		
Milles de revêtement dont	on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve		
Ile-du-Prince-Edouard	—	14
Nouvelle-Ecosse	16	39
Nouveau-Brunswick	34	5
Québec	30	24
Ontario	41	40
Manitoba	—	—
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
Colombie-Britannique	—	—
Parc Terra Nova	—	—
Parcs de Banff et Yoho	—	—
Parcs Glaciers et Revelstoke	—	—
Totaux		
121	122	
Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1967		
Province		
Milles de revêtement dont	on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve		
Ile-du-Prince-Edouard	71	539
Nouvelle-Ecosse	250	222
Nouveau-Brunswick	341	312
Québec	173	165
Ontario	1,309	1,276
Manitoba	298	298
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
Colombie-Britannique	550	550
Parc Terra Nova	25	25
Parcs de Banff et Yoho	80	80
Parcs Glaciers et Revelstoke	35	35
Totaux		
4,358	4,260	



**TABLEAU No 2 - NIVELLEMENT**  
Du 1er avril 1965 au 31 mars 1967

Province	Milles de nivellement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	—	—
Ile-du-Prince-Edouard	—	—
Nouvelle-Ecosse	63	52
Nouveau-Brunswick	17	11
Québec	7	14
Ontario	26	27
Manitoba	2	7
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
Colombie-Britannique	—	—
Parc Terra Nova	—	—
Parcs de Banff et Yoho	—	—
Parcs Glacier et Revelstoke	—	—
<b>Totaux</b>	<b>115</b>	<b>111</b>

Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1967

Province	Milles de nivellement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	539	539
Ile-du-Prince-Edouard	71	71
Nouvelle-Ecosse	279	253
Nouveau-Brunswick	361	347
Québec	196	188
Ontario	1,250	1,236
Manitoba	252	249
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
Colombie-Britannique	550	550
Parc Terra Nova	25	25
Parcs de Banff et Yoho	80	80
Parcs Glacier et Revelstoke	35	35
<b>Totaux</b>	<b>4,325</b>	<b>4,260</b>



TABLEAU No 1

Nombre total de milles de route désignée et de milles revêtus en dur

Province	Nombre de milles	Nombre de milles revêtus <sup>1</sup>
Terre-Neuve	540	539
Ile-du-Prince-Edouard	71	71
Nouvelle-Ecosse	318	301
Nouveau-Brunswick	390	312
Québec	398	296
Ontario	1,453	1,394
Manitoba	310	301
Saskatchewan	406	406
Alberta	282	282
Colombie-Britannique	552	552
Parcs nationaux	140	140
Totaux	4,860	4,594

<sup>1</sup>Y compris le nombre de milles de route désignée, revêtus, avant le 10 décembre 1949.

La différence entre le "Nombre de milles revêtus" et le "Nombre de milles" indique le nombre de milles en construction. Il est possible de rouler d'un bout à l'autre, soit sur les tronçons en construction, soit sur d'autres routes avoisinantes.



satisfaisantes et permettait d'accélérer le travail aux tronçons où la reconstruction et le revêtement s'imposaient le plus.

De nouvelles lois promulguées en 1959 et en 1960 ont prolongé la période de construction jusqu'au 31 décembre 1963 et ont porté la contribution du Canada à un maximum de \$400 millions.

La Province de Québec a conclu un accord sur la route transcanadienne le 27 octobre 1960.

En 1963, le Parlement a permis de prolonger la période de construction jusqu'au 31 décembre 1967 et d'accroître la contribution du Canada à un maximum de \$625 millions. Cette loi stipule aussi que le Gouvernement fédéral paierait 90 p. 100 du coût de construction de la route dans les provinces Maritimes, à partir du 1er avril 1963.

En 1966, on a autorisé une nouvelle prolongation portant la date d'achèvement de la construction au 31 décembre 1970 et on a augmenté la contribution maximum du Gouvernement fédéral à \$825 millions.

## ETAT D'AVANCEMENT DE LA CONSTRUCTION

Les faits saillants de la présente année comprennent l'ouverture à la circulation de tronçons importants de la route dans l'est de la Nouvelle-Écosse, l'inauguration à Montréal du spectacle pont-tunnel Louis Hypolite Lafontaine, d'une longueur totale de 19,000 pieds, et l'ouverture à la circulation du dernier tronçon du Queensway d'Ottawa. Le montant total des contributions du Gouvernement fédéral durant l'année financière s'est élevé à \$81,015,488 et la valeur totale des travaux exécutés ou en voie d'exécution aux termes des accords sur la route transcanadienne s'est élevée à \$743,588,370.

### Route transcanadienne traversant les parcs nationaux

La Direction du génie (aménagement) du ministère des Travaux publics s'est chargée directement de la construction d'environ 140 milles de route dans les limites de cinq parcs nationaux.

Les travaux au cours de l'année ont été effectués exclusivement au parc national de Glacier. A cet endroit, d'importants travaux de construction ont comporté le prolongement et l'amélioration des ouvrages de protection actuels contre les avalanches. On est présentement en train de poser le revêtement définitif sur 27 milles de route situés à l'intérieur de ce parc.

## STATISTIQUE DE LA ROUTE

Les tableaux et les graphiques qui suivent contiennent des données statistiques sur l'état d'avancement de la route depuis le 10 décembre 1949 jusqu'au 31 mars 1967 et comprennent des renseignements qui touchent particulièrement à l'année financière dont le présent rapport fait l'objet.



## LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

Les accords initiaux sur la construction de la route prévus à la Loi de 1949 sur la route transcanadienne (2<sup>e</sup> session), chapitre 40, article 1, ont été conclus avec les provinces de l'Ontario, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Saskatchewan et de l'Alberta le 24 avril 1950, avec la province du Nouveau-Brunswick le 27 mai 1950, avec la province de Terre-Neuve le 23 juin 1950 et avec la province de la Nouvelle-Écosse le 15 mai 1952.

Selon les termes des accords initiaux, et aussi de la Loi, une route revêtu en dur dont le tracé s'étendrait de la côte est à la côte ouest du Canada devait être construite et terminée pour le 9 décembre 1956. Les accords stipulaient en outre que le Canada acquitterait 50 p. 100 du coût de toute nouvelle construction et jusqu'à concurrence de 50 p. 100 du coût des tronçons de routes construits antérieurement, pourvu que ces tronçons fissent bien partie de la route transcanadienne. Le montant global de la contribution du Canada était limité, aux termes de la Loi, à \$150,000,000.

La loi stipulait également que le ministre pouvait payer à même les fonds affectés par le Parlement, les frais de construction des routes traversant les parcs et faisant partie d'une route transcanadienne.

Aux premiers stades du projet, les provinces en général ont eu à faire face à maints problèmes relatifs à l'extension du programme de construction. Les travaux ont démarré lentement en 1950 et, bien que la construction se soit ensuite poursuivie à un rythme accéléré, la plupart des provinces ont éprouvé des difficultés à affecter, dans le cadre de leur budget annuel, les sommes nécessaires aux travaux qui auraient permis d'achever la route dans le délai de sept ans stipulé à la Loi de 1949. Lors d'une conférence fédérale-provinciale sur les routes, tenue en novembre 1955, on a débattu la question du nombre de milles non terminés. Les décisions prises à cette conférence ont abouti à une modification de la Loi sur la route transcanadienne, apportée en 1956. Cette modification donnait plus d'ampleur à la contribution du Canada au coût de la construction en autorisant un apport contributaire supplémentaire de 40 p. 100 à l'égard d'un dixième du nombre de milles de la route dans chaque province. On a prolongé la période de construction jusqu'au 31 décembre 1960 et porté à 250 millions de dollars le montant global que le Canada pouvait dépenser à cet égard.

Aux termes de la loi modifiée, de nouveaux accords ont été conclus avec chacune des provinces participantes. Ces accords stipulaient que la route devrait être terminée pour le 31 décembre 1960 en conformité du devis général de l'annexe "B", ou qu'elle devrait répondre aux normes d'une bonne route revêtu en dur. Cette stipulation écartait la nécessité pour une province de reconstruire des tronçons de route qui étaient déjà revêtus selon les normes provinciales







## TABLE DES MATIÈRES

Loi sur la route transcanadienne  
État d'avancement de la construction

Route transcanadienne traversant les parcs nationaux

Statistique de la route

Tableau 1 - Nombre de milles, etc.

Tableau 2 - Niveaulement

Tableau 3 - Revêtement

Tableau 4 - Résumé des engagements contractuels

Tableau 5 - Résumé des paiements faits aux gouvernements  
provinciaux

Graphique 1 - Engagements et paiements contractuels

Graphique 2 - Nombre de milles

Appendices

A - Devis général

B - Cartes de la Route







L'honorable GEORGE J. McILRAITH,  
Ministre des Travaux publics,

Ottawa.

*Monsieur,*

J'ai l'honneur de vous soumettre le dix-huitième  
rapport annuel sur les travaux exécutés en  
conformité de la Loi sur la route trans-  
canadienne, chapitre 269, Statuts révisés du  
Canada (1952), pour l'année financière  
terminée le 31 mars 1967.

Votre obéissant serviteur,

LUCIEN LALONDE,

*Sous-ministre.*







A son Excellence

le très honorable

Roland Michener

Gouverneur général et Commandant en chef du

Canada.

*Excellence,*

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre  
Excellence le rapport annuel sur les travaux  
exécutés en conformité de la Loi sur la route  
transcanadienne, chapitre 269, Statuts révisés  
du Canada (1952), pour l'année financière  
terminée le 31 mars 1967.

Respectueusement soumis

GEORGE J. McILRAITH

*Ministre des Travaux publics.*



ROGER DURAKET, M.B.A.  
Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie  
Ottawa, 1967

N° de cat.: W41-1967



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

# RAPPORT ANNUEL

TRAVAUX EXÉCUTÉS EN CONFORMITÉ DE

## LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE

31 MARS 1967

Publication autorisée par  
L'HONORABLE GEORGE J. MELRAITH  
Ministre des Travaux publics  
OTTAWA







# ROUTE TRANSCANADIENNE

Ministère des Travaux publics  
CANADA



Rapport annuel  
pour l'année financière  
terminée le 31 mars  
1967





PA1 PW41  
A55



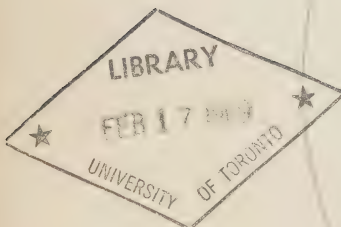
*Canada, Public Works, Department of  
Annual Report of accountings under the*

# TRANS-CANADA HIGHWAY Act.

Department of Public Works  
CANADA



Annual Report  
For the Fiscal Year  
Ended March 31  
**1968**









CA 1 PW 1  
455

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS

# ANNUAL REPORT

PROCEEDINGS UNDER

## THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT

FISCAL YEAR ENDED

**MARCH 31, 1968**

Issued under the Authority of the  
HONOURABLE GEORGE J. McILRAITH  
Minister of Public Works  
OTTAWA







To His Excellency the Right Honourable  
ROLAND MICHENER  
Governor-General and Commander-in-Chief of  
Canada

*May it please Your Excellency:*

The undersigned has the honour to lay before Your  
Excellency the Annual Report of Proceedings  
Under the Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the fiscal  
year ended March 31st, 1968

Respectfully submitted,  
GEORGE J. McILRAITH  
*Minister of Public Works*







The Honourable GEORGE J. McILRAITH  
Minister of Public Works  
Ottawa

*Sir:*

I have the honour to submit the eighteenth  
Annual Report of Proceedings under the  
Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the  
fiscal year ended March 31st, 1968

Your obedient servant,  
LUCIEN LALONDE  
*Deputy Minister*







## **CONTENTS**

The Trans-Canada Highway Act

Construction Progress

Trans-Canada Highway in National Parks

Highway Statistics

Table 1 – Mileage, etc.

Table 2 – Grading construction

Table 3 – Paving construction

Table 4 – Summary of contractual commitments

Table 5 – Summary of payments to Provincial Governments

Appendices

A – General specifications

B – Maps of route







**REPORT OF PROCEEDINGS  
UNDER THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT  
FOR THE FISCAL YEAR ENDED MARCH 31, 1968**

**THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT**

The original agreements covering the construction of the Highway, as provided for in the Trans-Canada Highway Act 1949 (2nd Sess.), C.40, S.I. were executed with the Provinces of Ontario, Manitoba, British Columbia, Prince Edward Island, Saskatchewan and Alberta on April 24, 1950, with the Province of New Brunswick on May 27, 1950, the Province of Newfoundland on June 23, 1950, and with the Province of Nova Scotia on May 15, 1952.

These original agreements provided, as did the Act, for a paved highway across Canada by December 9, 1956. They also provided that Canada would contribute 50 per cent of the cost of new construction and up to 50 per cent of the cost of previously constructed sections of the highway where these sections were properly incorporated in the Trans-Canada Highway. Canada's total contribution under the Act was limited to \$150 million.

The Act also provided what the Minister might, out of monies appropriated by Parliament, provide for the construction of such highways within the National Parks as form part of a Trans-Canada Highway.

In the early stages of the project, the Provinces generally experienced many problems in connection with the enlarged construction program. The work began slowly in 1950 and, although construction continued to a high standard, most provinces found it difficult to provide, in their yearly programs, for the work necessary to ensure the completion of the Highway within the seven-year period covered by the Act of 1949. The uncompleted mileage was the subject of discussion at a Federal-Provincial Highway Conference in November 1955. The decisions reached during that Conference resulted in a 1956 Amendment of the Trans-Canada Highway Act. The enactment of this amendment increased the extent of Canada's contribution to the cost of the highway by providing for an additional 40 per cent contribution to the cost of construction on one-tenth of the highway mileage in each province. The construction period was extended to the 31st day of December, 1960, and the aggregate limit of the funds available for expenditure by Canada was increased to \$250 million.

New agreements under the amended Act were entered into with each of the participating provinces. These agreements provided that by the 31st day of December, 1960, the highway should be completed in conformity with the general specifications of Schedule "B", or that it should constitute a good standard of paved highway. This provision eliminated the necessity of a province reconstructing sections of the highway which were already paved to a satisfactory provincial standard and made it possible to speed up the work on those sections where reconstruction and paving were most essential.

Legislation passed in 1959 and 1960 extended the construction period to December 31, 1963, and increased the amount of Canada's contribution to a maximum of \$400 million.

The Province of Quebec became party to a Trans-Canada Highway Agreement on October 27, 1960.



Legislative authority was provided in 1963 for an extension of the construction period to December 31, 1967, and allowed for federal contribution up to \$625 million. It also provided for payment by Canada of 90 per cent of construction costs incurred by the Atlantic provinces from April 1, 1963.

In 1966 a further extension of the construction period of December 31, 1970 was authorized and the maximum federal contribution was raised to \$825 million.

## CONSTRUCTION PROGRESS

A paved, two-lane highway now exists coast to coast throughout the length of the Trans-Canada Highway route. Works still being executed consist mainly of upgrading sections of this route, the construction of by-passes, etc. Federal contributions for the fiscal year totalled \$64,737,592 and the value of all work completed or in progress under the Trans-Canada Highway Agreements rose to \$785,723,042.

## TRANS-CANADA HIGHWAY IN NATIONAL PARKS

The Department of Public Works has been solely responsible for construction of approximately 140 miles of highway within the boundaries of five National Parks.

Activities during the year were confined to Glacier National Park, where final paving of 27 miles of highway in the park is continuing.

## HIGHWAY STATISTICS

The following tables and graphs furnish a statistical report of progress on the Highway from December 10, 1949, to March 31, 1968, and include information pertaining specifically to the fiscal year under review.

**TABLE NO. 1**  
Total Mileage of Designated Route and Paved Mileage

Province	Total Mileage	Paved Mileage (Note 1)
Newfoundland	540	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	300	300
New Brunswick	385	385
Quebec	388	343
Ontario	1,453	1,409
Manitoba	310	301
Saskatchewan	406	406
Alberta	282	282
British Columbia	552	552
National Parks	140	140
Totals	4,827	4,728

(1) Includes mileage on designated route prior to December 10, 1949. The difference between "Paved Mileage" and "Total Mileage" indicates the mileage under construction. Travel is possible throughout, either on sections under construction or on alternative routes in the vicinity.



**TABLE NO. 2 - GRADING CONSTRUCTION**

1 April 1967 to 31 March 1968

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	-	-
Prince Edward Island	-	-
Nova Scotia	11	31
New Brunswick	7	16
Quebec	30	12
Ontario	21	23
Manitoba	2	5
Saskatchewan	-	-
Alberta	-	-
British Columbia	-	-
Terra Nova Park	-	-
Banff & Yoho Parks	-	-
Glacier & Revelstoke Parks	-	-
Totals	71	87

10 December 1949 to 31 March 1963

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	539	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	290	283
New Brunswick	368	363
Quebec	226	200
Ontario	1,271	1,259
Manitoba	254	254
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
British Columbia	550	550
Terra Nova Park	25	25
Banff & Yoho Parks	80	80
Glacier & Revelstoke Parks	35	35
Totals	4,396	4,346



**TABLE NO. 3 – PAVING CONSTRUCTION**

1 April 1967 to 31 March 1968

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	—	—
Prince Edward Island	—	—
Nova Scotia	40	28
New Brunswick	—	25
Quebec	12	13
Ontario	15	34
Manitoba	—	—
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
British Columbia	—	—
Terra Nova Park	—	—
Banff and Yoho Parks	—	—
Glacier & Revelstoke Parks	—	—
Totals	67	100

10 December 1949 to 31 March 1968

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	539	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	290	250
New Brunswick	341	337
Quebec	185	178
Ontario	1,324	1,310
Manitoba	298	298
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
British Columbia	550	550
Terra Nova Park	25	25
Banff & Yoho Parks	80	80
Glacier & Revelstoke Parks	35	35
Totals	4,425	4,360



**TABLE NO. 4 – SUMMARY OF CONTRACTUAL COMMITMENTS**

1 April 1967 to 31 March 1968

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland	\$10,990,127.05	\$9,891,114.35
Prince Edward Island	—	—
Nova Scotia	10,731,635.00	9,658,471.50
New Brunswick	5,472,063.45	4,924,857.10
Quebec	13,325,704.12	7,624,996.23
Ontario	13,388,807.47	6,242,943.74
Manitoba	2,223,912.36	1,225,463.07
Saskatchewan	1,838,688.76	1,076,624.87
Alberta	1,378,620.19	1,121,313.90
British Columbia	697,825.28	348,912.64
Totals	60,047,383.68	42,114,697.40

10 December 1949 to 31 March 1968

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland	\$147,043,841.49	\$118,677,592.31
Prince Edward Island	15,532,405.13	11,411,220.74
Nova Scotia	84,912,034.67	71,061,749.39
New Brunswick	118,882,055.18	92,231,363.22
Quebec	234,247,932.67	172,376,905.58
Ontario	242,767,158.75	134,584,235.81
Manitoba	36,180,802.04	21,074,275.57
Saskatchewan	34,620,383.89	18,635,755.32
Alberta	39,328,856.53	23,527,339.89
British Columbia	213,685,977.99	122,142,604.27
Totals	1,167,201,448.34	785,723,042.10



**TABLE NO. 5 – SUMMARY OF PAYMENTS TO PROVINCIAL GOVERNMENTS**

1 April 1967 to 31 March 1968

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	—	\$ 9,461,241.00	\$ 9,461,241.00
Prince Edward Island	—	—	943,109.00	943,109.00
Nova Scotia	—	—	12,898,635.00	12,898,635.00
New Brunswick	—	—	11,170,538.00	11,170,538.00
Quebec	—	—	22,132,386.35	22,132,386.35
Ontario	—	—	5,170,000.00	5,170,000.00
Manitoba	—	—	1,075,741.20	1,075,741.20
Saskatchewan	—	—	964,298.12	964,298.12
Alberta	—	—	455,860.68	455,860.68
British Columbia	—	—	465,782.95	465,782.95
Totals	—	—	64,737,592.30	64,737,592.30

10 December 1949 to 31 March 1968

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	\$ 156,445.23	\$101,900,337.97	\$102,056,783.20
Prince Edward Island	\$ 288,383.09	—	10,186,837.83	10,475,220.92
Nova Scotia	88,501.37	—	60,057,897.85	60,146,399.22
New Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	84,445,723.07	86,087,099.92
Quebec	—	—	149,824,384.70	149,824,384.70
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	126,459,801.10	130,425,135.37
Manitoba	887,446.75	17,958.54	18,926,189.23	19,831,594.48
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	16,755,285.87	17,029,142.54
Alberta	475,943.78	14,975.87	22,155,846.93	22,646,766.58
British Columbia	3,190,102.08	692,171.57	116,597,445.94	120,013,936.12
Totals	10,214,473.98	1,378,022.57	707,309,750.49	718,536,463.07



## **APPENDIX "A"**

### **GENERAL SPECIFICATIONS OF THE HIGHWAY**

#### **1. Right-of-Way**

The minimum width of the right-of-way shall be one hundred (100) feet. Where the highway runs through densely populated areas thus involving heavy expenditures, a minimum initial width of sixty-six (66) feet will be acceptable.

#### **2. Pavement**

(a) The width of pavement shall be a maximum of twenty-four (24) feet, except when special facilities such as acceleration-deceleration lanes are approved, and a minimum of twenty-two (22) feet.

(b) The pavement shall be a Bituminous-Mineral type generally described as a Bituminous Hot-Mix with graded aggregate.

(c) The compacted thickness of the bituminous-mineral pavement shall be a minimum of three (3) inches.

(d) Where it is desirable to lay concrete pavement, the thickness and type customarily used by the provinces will be acceptable.

#### **3. Shoulders**

The width of the shoulders on each side of the pavement shall be ten (10) feet, where it is economically possible to construct to this width. Lesser widths will be acceptable to a minimum of five (5) feet where terrain and/or economy makes this necessary.

#### **4. Obstructions**

The minimum distance between the edge of the pavement and any obstruction on the shoulders shall be one (1) foot less than the width of the shoulders.

#### **5. Stone base course, sub-base, elevation of water table level**

The construction of the stone base course, the sub-base and the drainage system controlling the elevation of the water table level shall be constructed in such a manner that combined, they will produce a roadway having a load bearing capacity for a repeating 18,000 pound axle load.

#### **6. Curvature**

The curvature of the centre line of pavement shall not exceed six (6) degrees, except where terrain does not permit this with reasonable economy. Where possible, it is considered desirable to reduce the maximum curvature to three (3) degrees.



## **7. Gradient**

The maximum gradient on the Highway shall not exceed six (6) per cent, except in cases where this is not economically feasible, where seven (7) or eight (8) per cent will be acceptable for short distances.

## **8. Sight Distances**

Where terrain permits, the minimum horizontal sight distance, and the minimum vertical sight distance shall be six hundred (600) feet. This means that a driver of a vehicle will be able to see an object six inches high on the pavement ahead of him at a distance of 600 feet, when his eyes are four (4) feet six (6) inches above the pavement.

## **9. Bridges**

(a) Loading H20-S16.

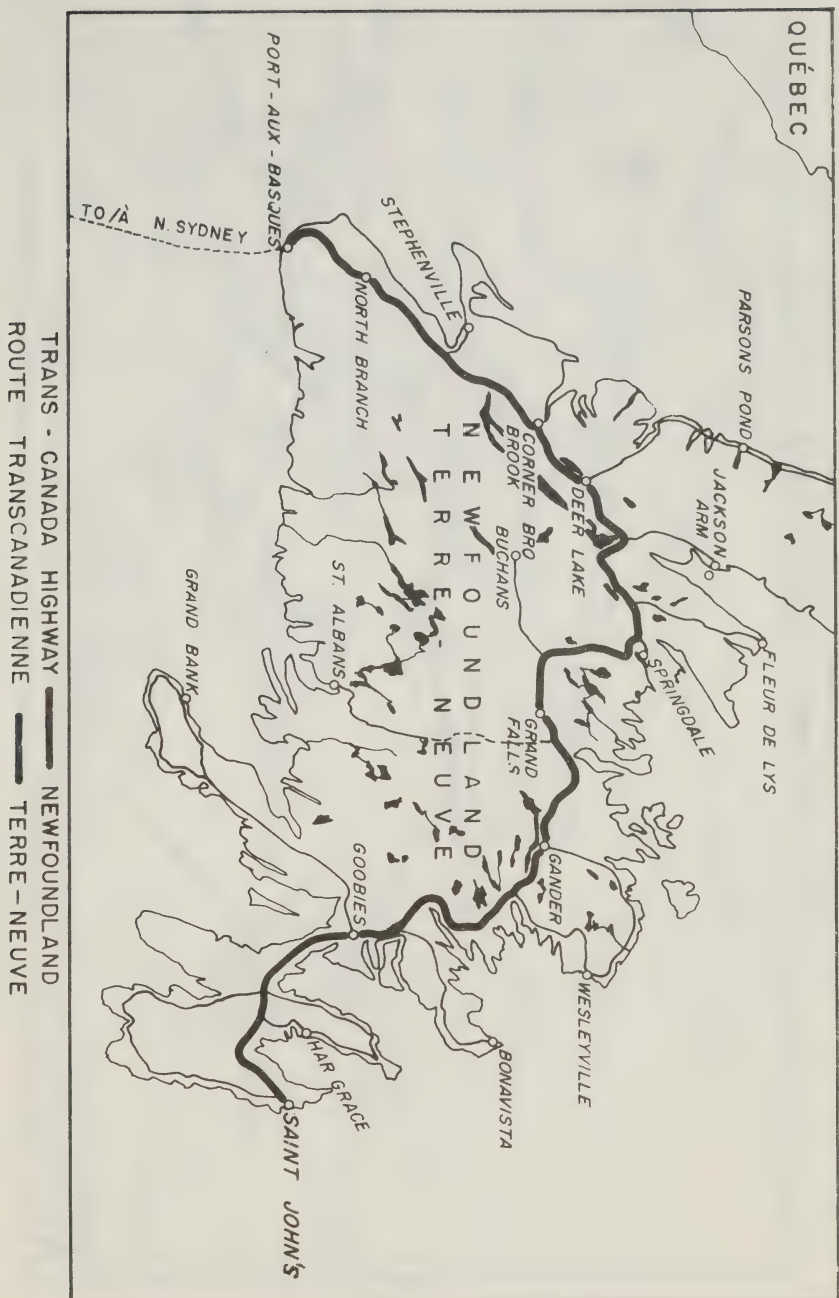
(b) Overhead clearances, for full width between curbs, 14 feet 6 inches.

(c) For length of bridge of 30 feet or less, the roadway between curbs shall be the aggregate width of pavement and shoulders.

(d) For length of bridge over 30 feet and up to 100 feet, the minimum roadway between curbs shall be 27 feet and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.

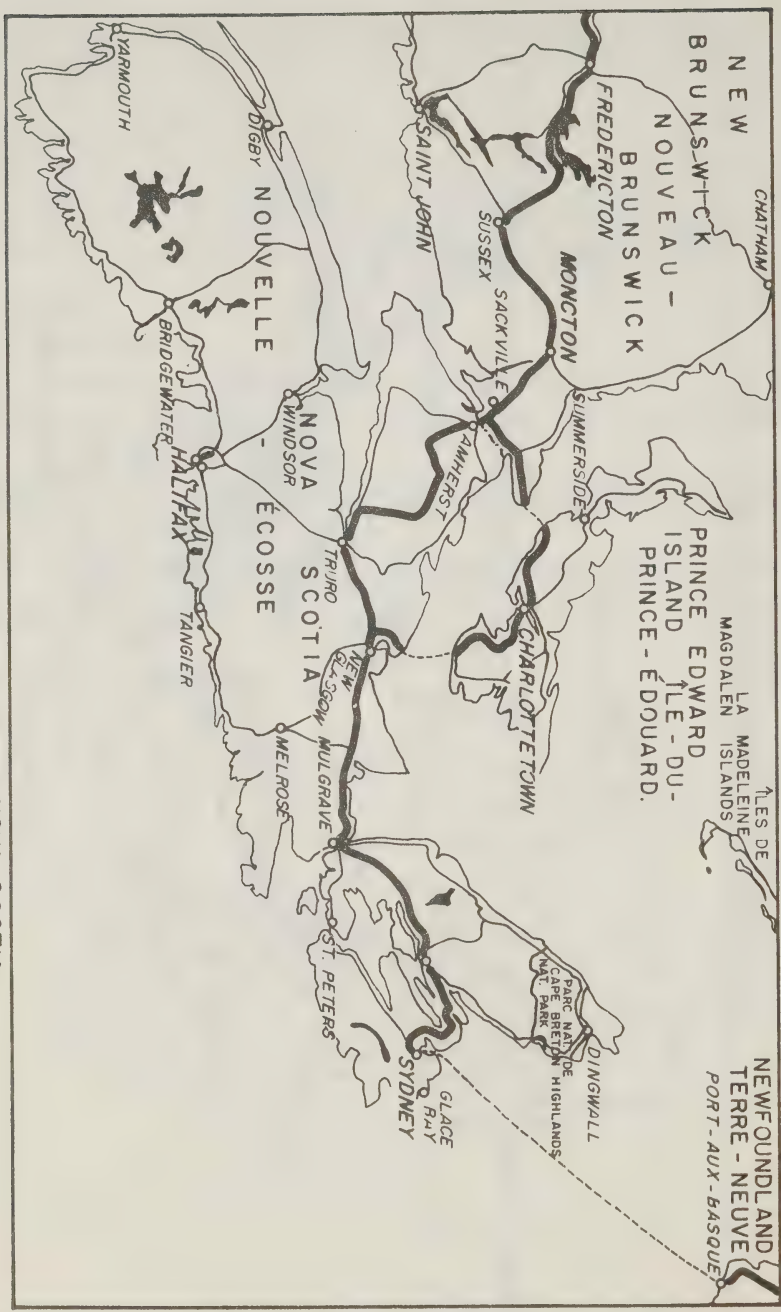
(e) For length of bridge over 100 feet, the minimum width between curbs shall be 24 feet, and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.



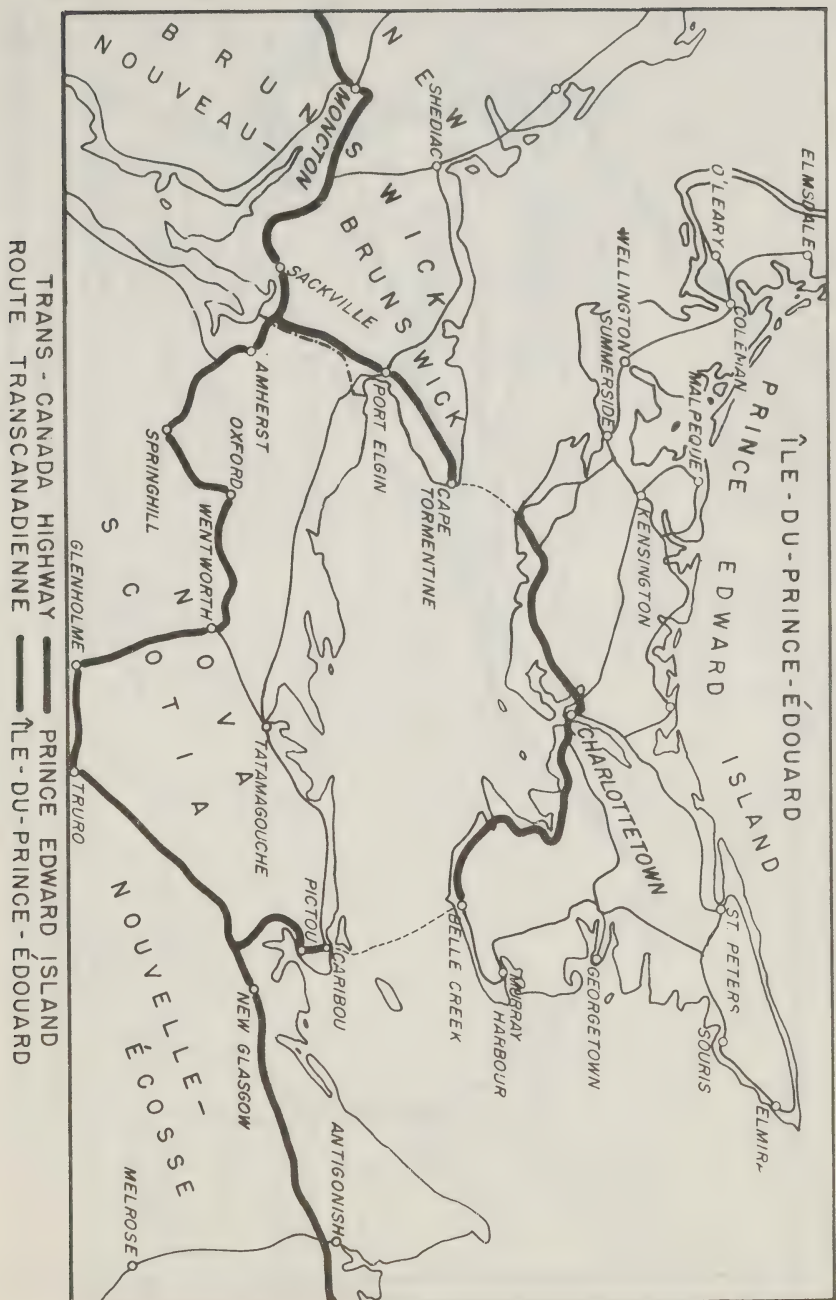




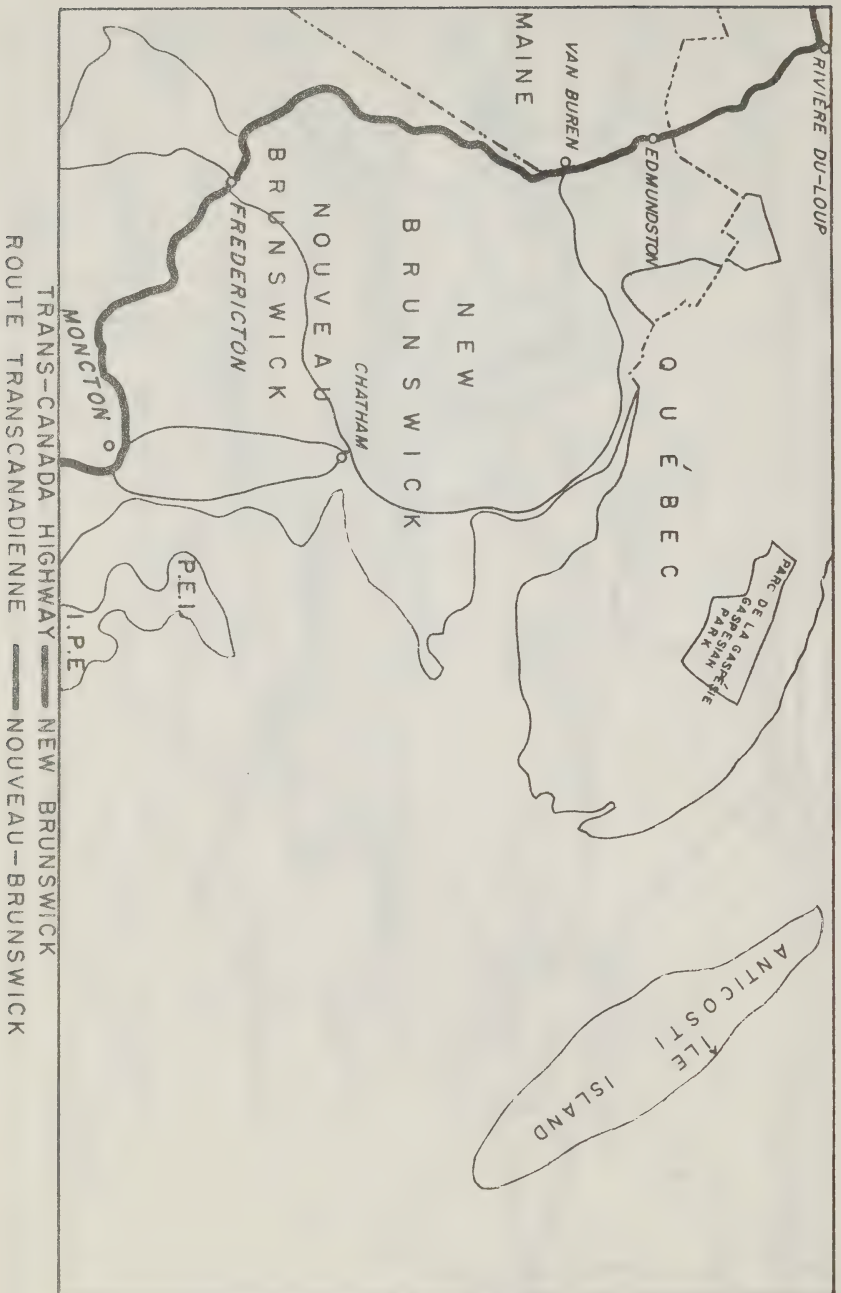
TRANS — CANADA HIGHWAY — NOVA SCOTIA  
 ROUTE TRANSCANADIENNE — NOUVELLE — ÉCOSSE





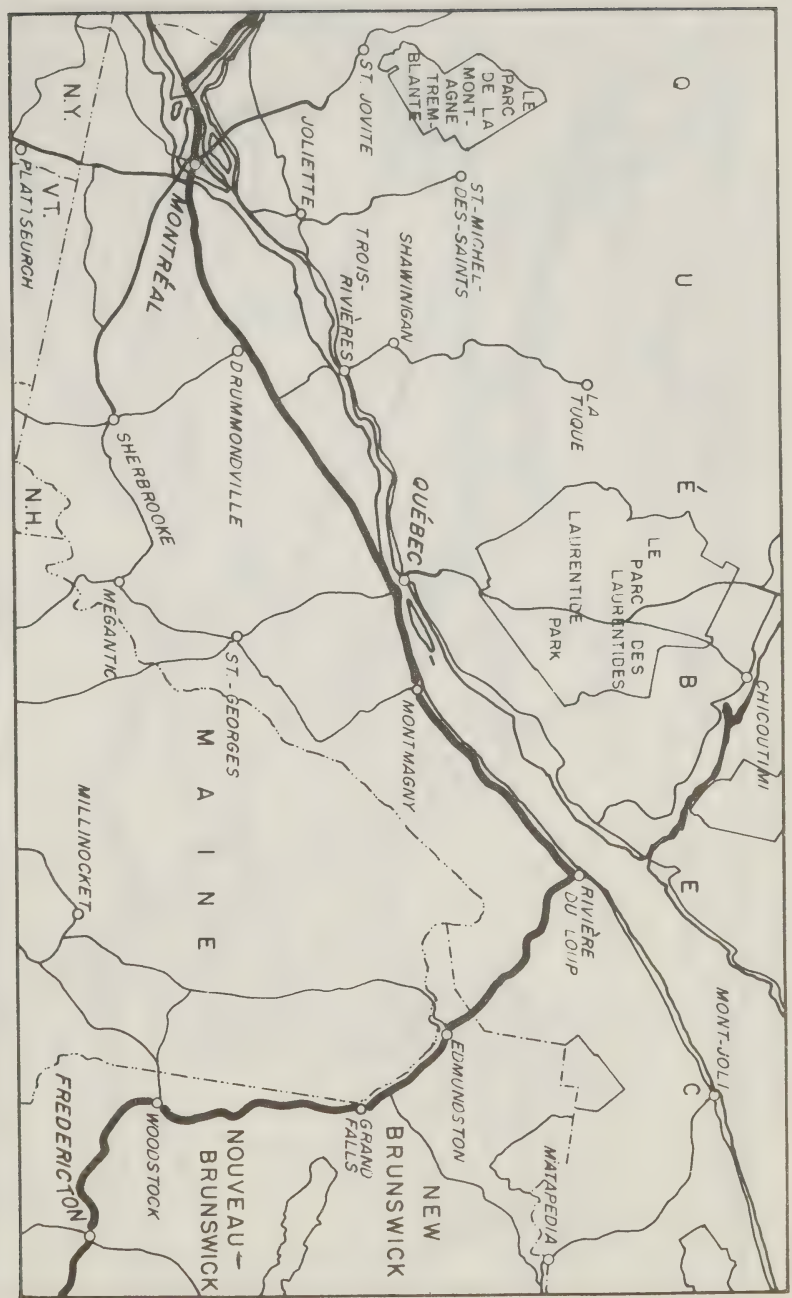




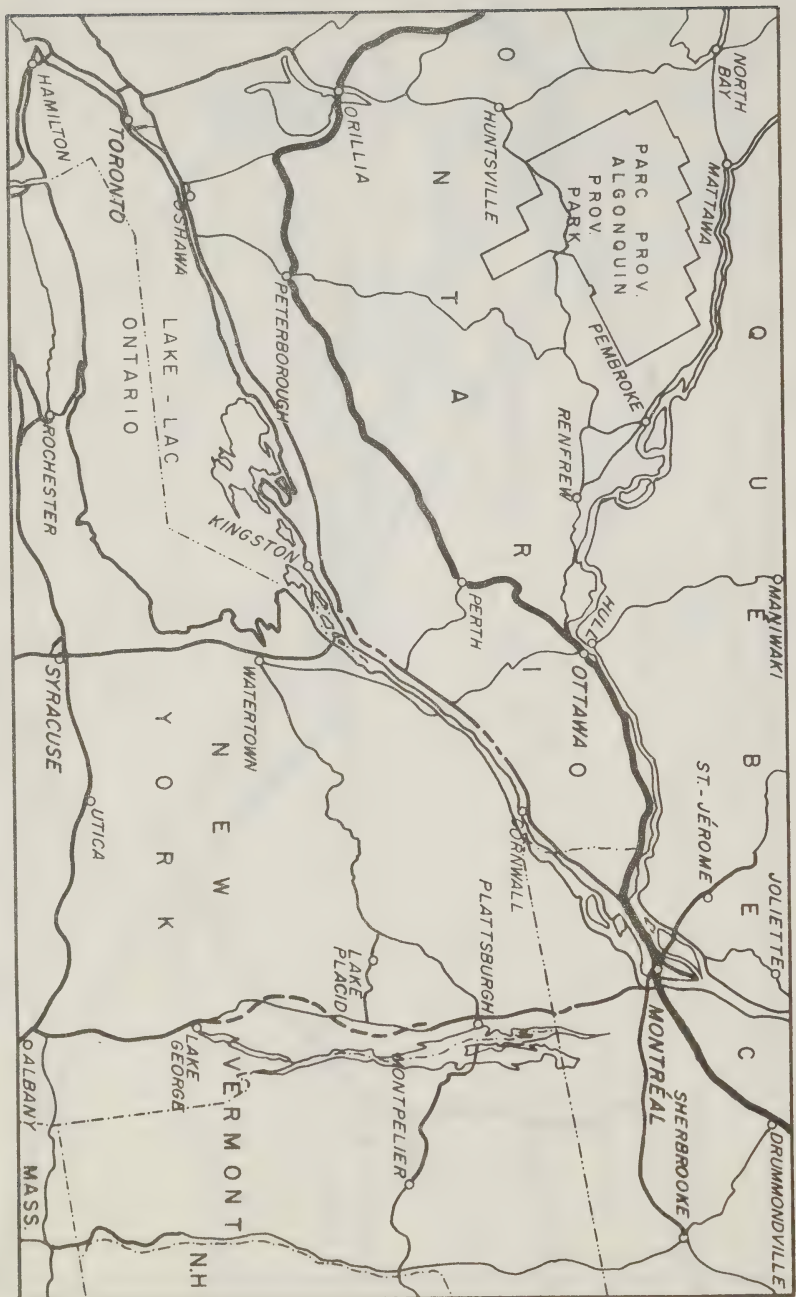




TRANS - CANADA HIGHWAY — QUÉBEC — ROUTE TRANSCANADIENNE



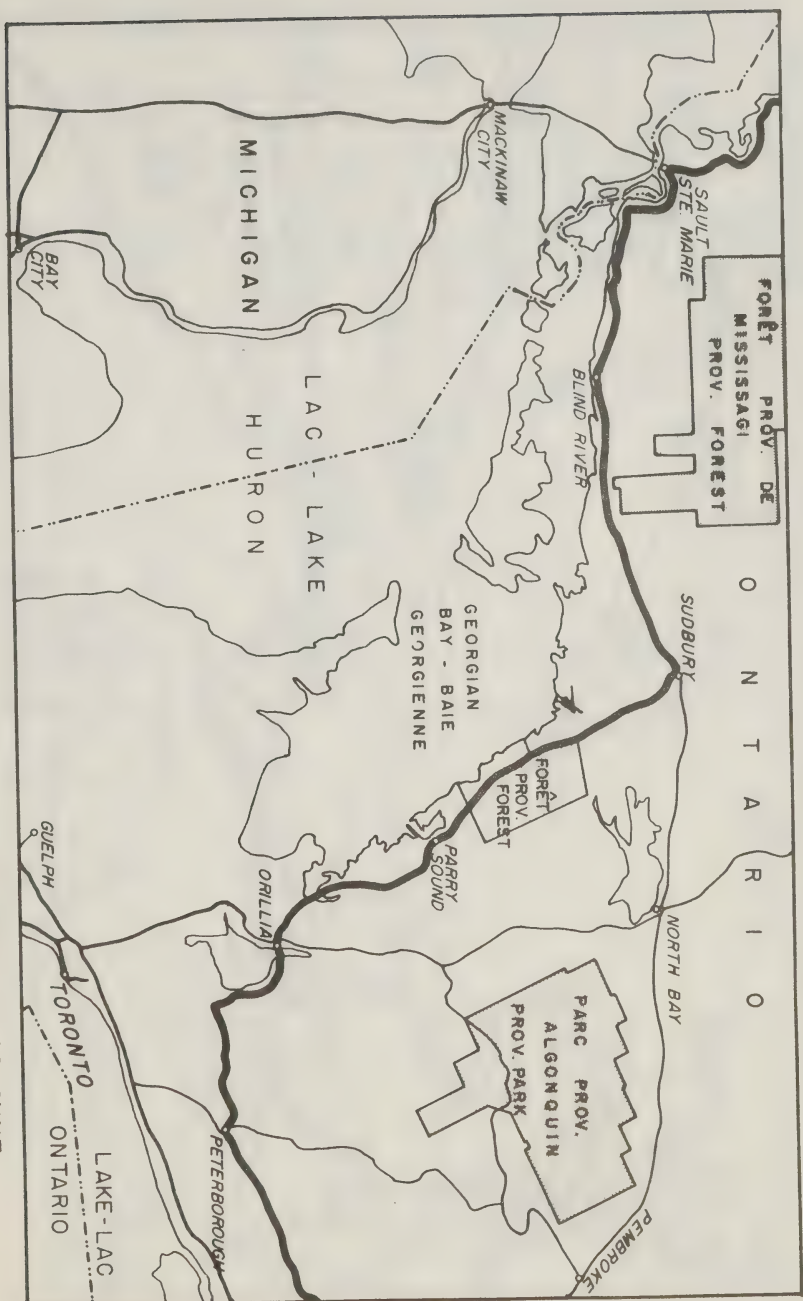




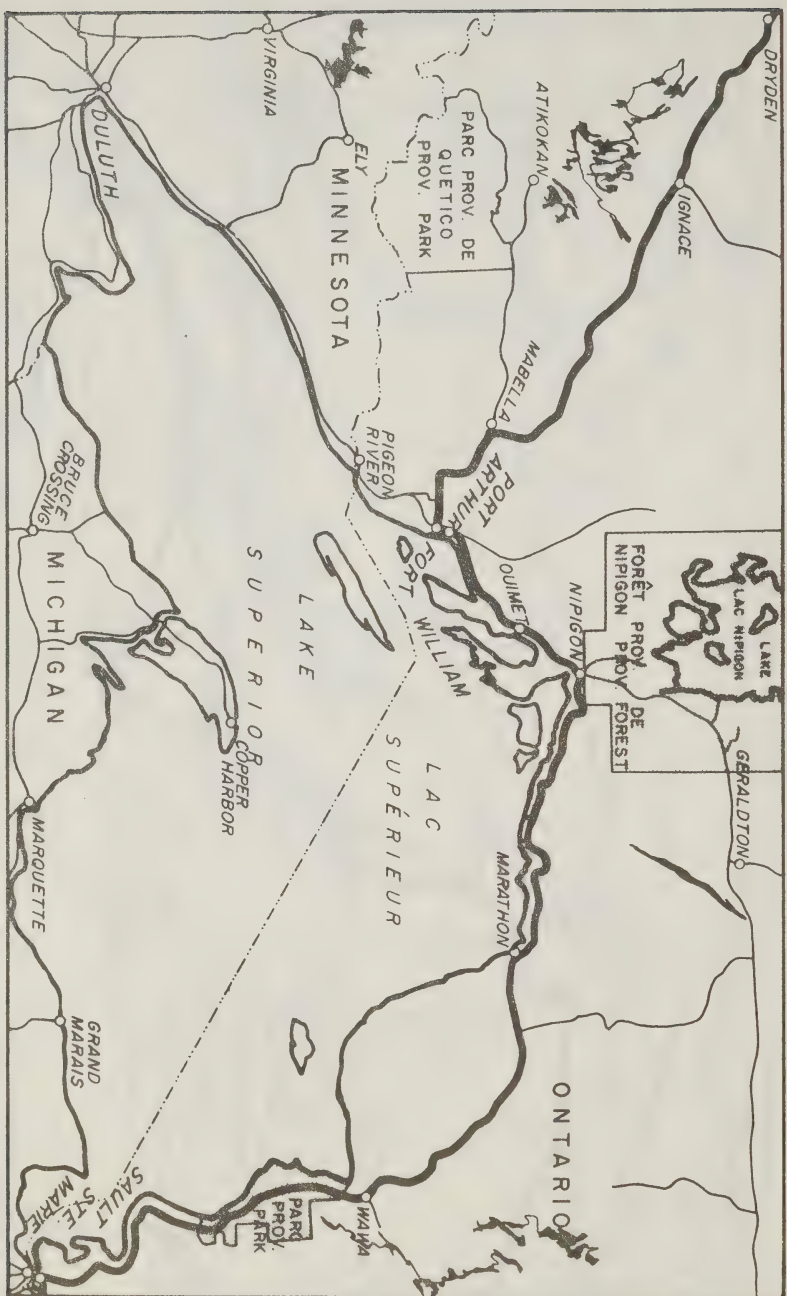
TRANS-CANADA HIGHWAY — ONTARIO — ROUTE TRANSCANADIENNE



TRANS-CANADA HIGHWAY ——— ONTARIO ——— ROUTE TRANSCANADIENNE



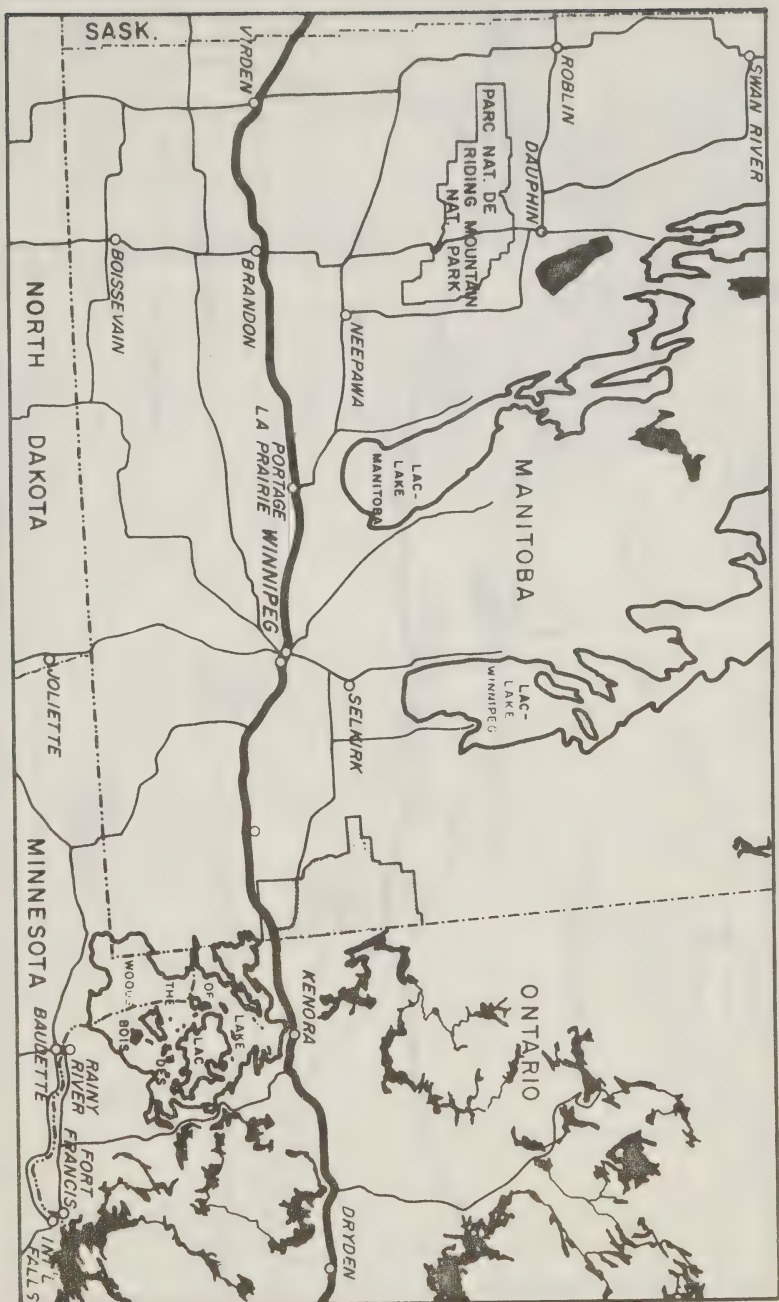




TRANS-CANADA HIGHWAY — ONTARIO — ROUTE TRANSCANADIENNE

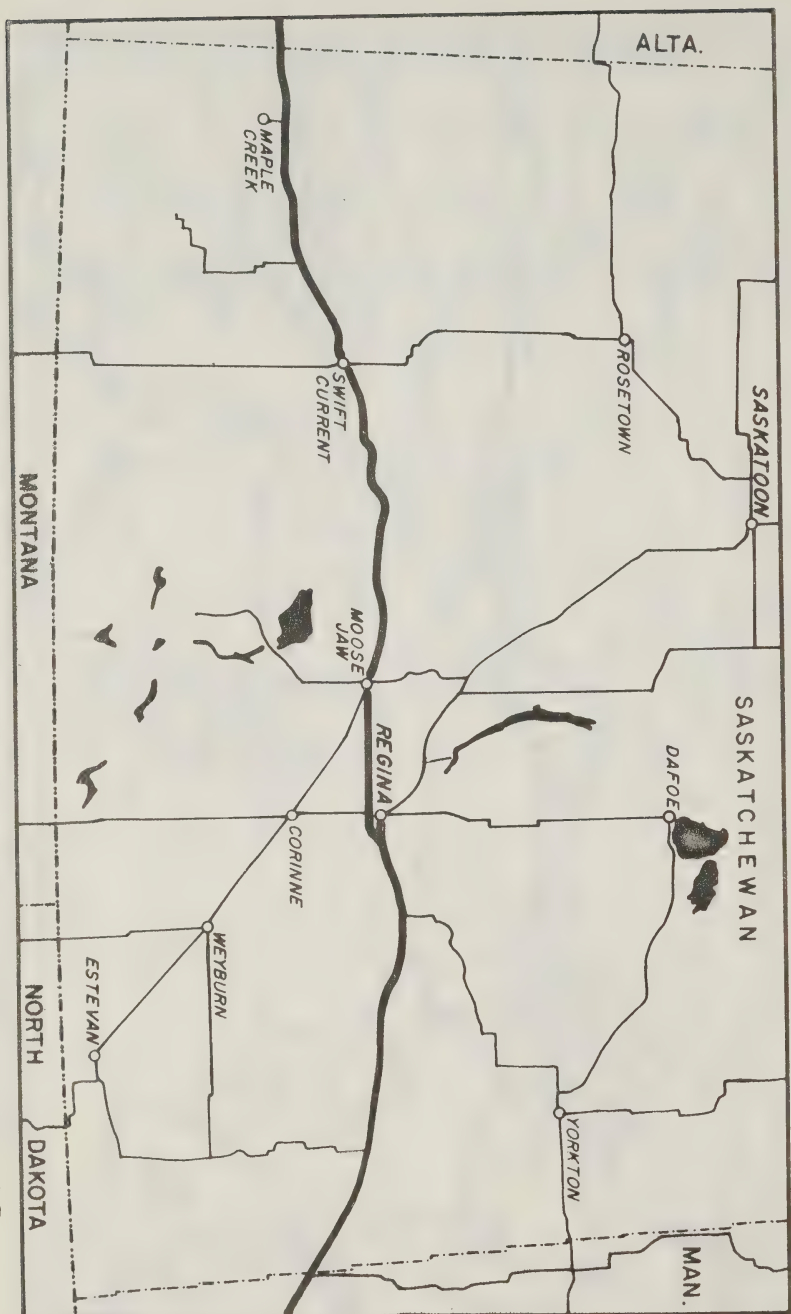


TRANS-CANADA HIGHWAY — MANITOBA — ROUTE TRANSCANADIENNE

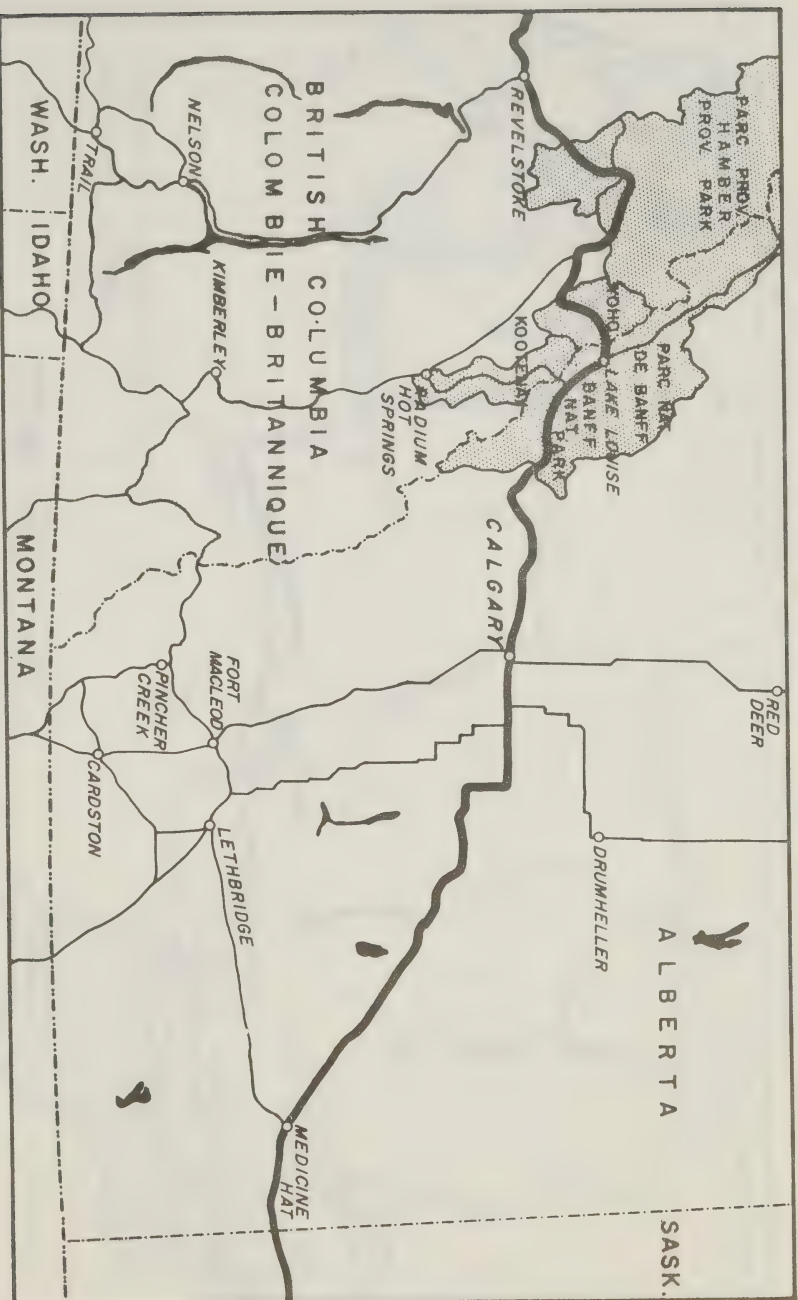




TRANS - CANADA HIGHWAY — SASKATCHEWAN — ROUTE TRANSCANADIENNE



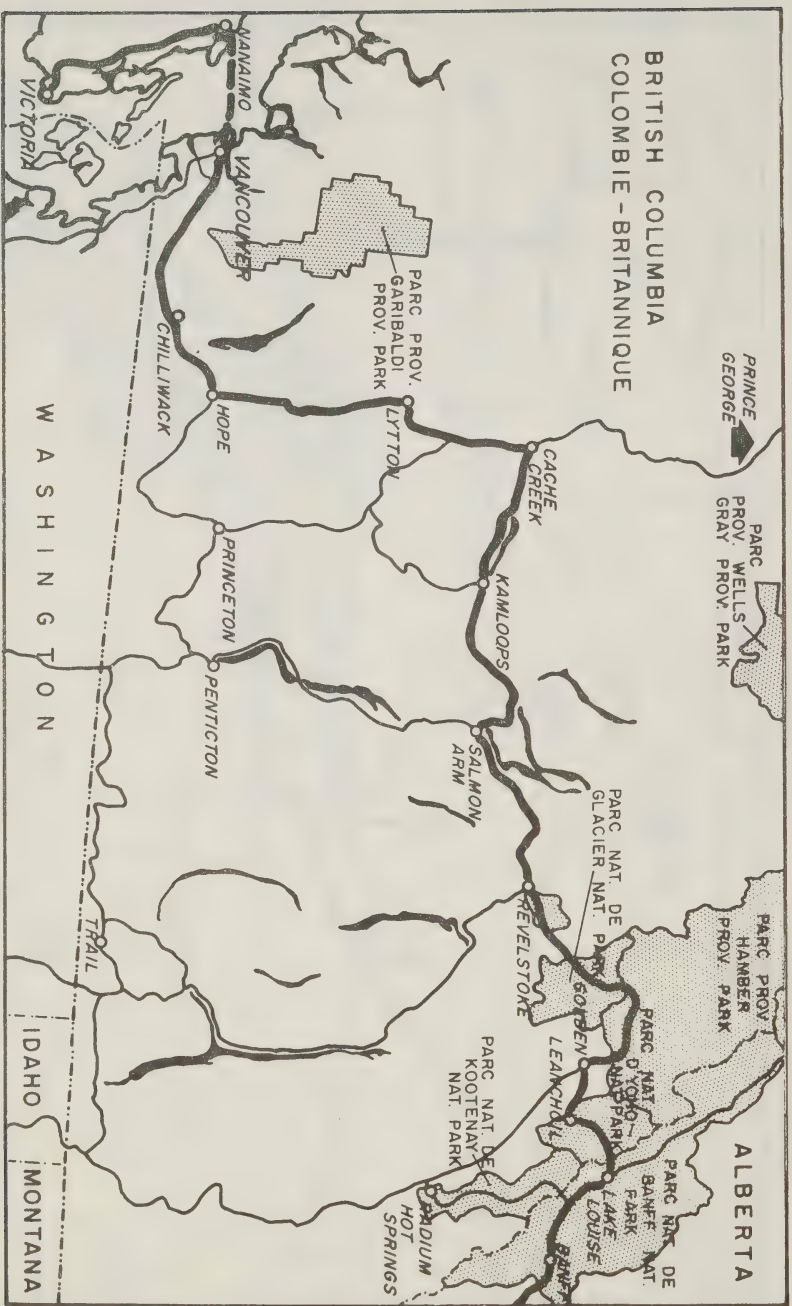




TRANS - CANADA HIGHWAY — ALBERTA — ROUTE TRANSCANADIENNE



# BRITISH COLUMBIA COLOMBIE-BRITANNIQUE



TRANS-CANADA HIGHWAY  
ROUTE TRANSCANADIENNE

BRITISH COLUMBIA  
COLOMBIE-BRITANNIQUE







## 7. Pente

La pente de la route sera d'au plus 6 p. 100, sauf dans les cas où la chose sera économiquement impossible, alors que 7 ou 8 p. 100 seront acceptables sur des courtes distances.

## 8. Distances de visibilité

Aux endroits où le terrain le permet, la distance de visibilité horizontale maximum et la distance de visibilité verticale minimum seront de six cents (600) pieds. En d'autres termes, le conducteur d'une voiture pourra voir un objet de six pouces de hauteur placé sur le revêtement à 600 pieds en avant de lui, lorsque ses yeux se trouveront à quatre (4) pieds et six (6) pouces au-dessus du revêtement.

## 9. Ponts

### a) Charge H20-S16.

- b) Dégagements supérieurs, sur la pleine largeur entre les bordures, 14 pieds et 6 pouces.
- c) Pour les ponts de 30 pieds ou moins de longueur, la chaussée entre les bordures aura la largeur réunie du revêtement et des accotements.
- d) Pour les ponts de plus de 30 pieds et jusqu'à 100 pieds de longueur, la chaussée minimum entre les bordures aura 27 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.
- e) Pour les ponts de plus de 100 pieds de longueur, la largeur minimum entre les bordures sera de 24 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.



APPENDICE "A"  
DEVIS GÉNÉRAL DE LA ROUTE

1. Emprise

La largeur minimum de l'emprise sera de cent (100) pieds. Lorsque la route traverse des régions peuplées entraînant ainsi de fortes dépenses, une largeur minimum initiale de soixante-six (66) pieds sera acceptable.

2. Revêtement

a) La largeur du revêtement sera d'au plus vingt-quatre (24) pieds, sauf lorsque certains ouvrages tels que voies d'accélération et de ralentissement sont approuvés, et d'au moins vingt-deux (22) pieds.  
b) Le revêtement sera d'un type bitumineux-minéral généralement appelé mélange bitumineux malaxé à chaud à l'usine et contenant des éléments triés.

c) Une fois rendu compact, le revêtement bitumineux-minéral n'aura pas moins de trois (3) pouces d'épaisseur.

d) Aux endroits où il est opportun de poser un revêtement en béton, l'épaisseur et le type utilisés habituellement par les provinces seront acceptables.

3. Accotements

La largeur des accotements de chaque côté du revêtement sera de dix (10) pieds, lorsqu'il sera économiquement possible de les construire à cette largeur. Des largeurs plus faibles seront acceptables jusqu'à un minimum de cinq (5) pieds lorsque le terrain et (ou) l'économie rendront la chose nécessaire.

4. Obstacles

La distance minimum entre le bord du revêtement et tout obstacle sur les accotements sera d'un (1) pied de moins que la largeur des accotements.

5. Infrastructure en pierre, assise et élévation du niveau de la nappe aquifère

La construction de l'infrastructure en pierre, de l'assise et du système de drainage régularisant l'élévation du niveau de la nappe aquifère sera effectuée de façon que le tout produise une chaussée ayant une capacité portante de charge d'essieu périodique de 18,000 livres.

6. Courbure

La courbure de l'axe du revêtement ne dépassera pas six (6) degrés, sauf aux endroits où le terrain ne le permet pas avec une économie raisonnable. Aux endroits où la chose est possible, on estime qu'il est opportun de réduire la courbure maximum à trois (3) degrés.



TABLEAU No 5 RÉSUMÉ DES PAIEMENTS FAITS AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

Du 1<sup>er</sup> avril 1967 au 31 mars 1968

Province	Construction préalable	Construction provisoire	Construction Nouvelle	Totaux
Terre-Neuve	—	—	\$ 9,461,241.00	\$ 9,461,241.00
Ile-du-Prince-Édouard	—	—	943,109.00	943,109.00
Nouvelle-Écosse	—	—	12,898,635.00	12,898,635.00
Nouveau-Brunswick	—	—	11,170,538.00	11,170,538.00
Québec	—	—	22,132,386.35	22,132,386.35
Ontario	—	—	5,170,000.00	5,170,000.00
Manitoba	—	—	1,075,741.20	1,075,741.20
Saskatchewan	—	—	964,298.12	964,298.12
Alberta	—	—	455,860.68	455,860.68
Colombie-Britannique	—	—	465,782.95	465,782.95
Totaux	—	—	64,737,592.30	64,737,592.30

Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1968

Province	Construction préalable	Construction provisoire	Construction Nouvelle	Totaux
Terre-Neuve	—	\$ 156,445.23	\$101,900,337.97	\$102,056,783.20
Ile-du-Prince-Édouard	\$ 288,383.09	—	10,186,837.83	10,475,220.92
Nouvelle-Écosse	88,501.37	—	60,057,897.85	60,146,399.22
Nouveau-Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	84,445,723.07	86,087,099.92
Québec	—	—	149,824,384.70	149,824,384.70
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	126,459,801.10	130,425,135.37
Manitoba	887,446.75	17,958.54	18,926,189.23	19,831,594.48
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	16,755,285.87	17,029,142.54
Alberta	475,943.78	14,975.87	22,155,846.93	22,646,766.58
Colombie-Britannique	3,190,102.08	692,171.57	116,597,445.94	120,013,936.12
Totaux	10,214,473.98	1,378,022.57	707,309,750.49	718,536,463.07



TABLEAU No 4 - RÉSUMÉ DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

Du 1er avril 1967 au 31 mars 1968

Province		Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Terre-Neuve		\$10,990,127.05	\$9,891,114.35
Île-du-Prince-Édouard		—	—
Nouvelle-Écosse		10,731,635.00	9,658,471.50
Nouveau-Brunswick		5,472,063.45	4,924,857.10
Québec		13,325,704.12	7,624,996.23
Ontario		13,388,807.47	6,242,943.74
Manitoba		2,223,912.36	1,225,463.07
Saskatchewan		1,838,688.76	1,076,624.87
Alberta		1,378,620.19	1,121,313.90
Colombie-Britannique		697,825.28	348,912.64
Totaux		60,047,383.68	42,114,697.40
Du 12 décembre 1949 au 31 mars 1968			
Province		Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Terre-Neuve		\$147,043,841.49	\$118,677,592.31
Île-du-Prince-Édouard		15,532,405.13	11,411,220.74
Nouvelle-Écosse		84,912,034.67	71,061,749.39
Nouveau-Brunswick		118,882,055.18	92,231,363.22
Québec		234,247,932.67	172,376,905.58
Ontario		242,767,158.75	134,584,235.81
Manitoba		36,180,802.04	21,074,275.57
Saskatchewan		34,620,383.89	18,635,755.32
Alberta		39,328,856.53	23,527,339.89
Colombie-Britannique		213,685,977.99	122,142,604.27
Totaux		1,167,201,448.34	785,723,042.10







**TABLEAU No 2 - NIVELLEMENT**  
Du 1er avril 1967 au 31 mars 1968

Province	Milles de nivellement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	—	—
Ile-du-Prince-Edouard	—	—
Nouvelle-Ecosse	11	31
Nouveau-Brunswick	7	16
Québec	30	12
Ontario	21	23
Manitoba	2	5
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
Colombie-Britannique	—	—
Parc Terra Nova	—	—
Parcs de Banff et Yoho	—	—
Parcs Glaciet et Revelstoke	—	—
<b>Totaux</b>	<b>71</b>	<b>87</b>

Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1968

Province	Milles de nivellement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	539	539
Ile-du-Prince-Edouard	71	71
Nouvelle-Ecosse	290	283
Nouveau-Brunswick	368	363
Québec	226	200
Ontario	1,271	1,259
Manitoba	254	254
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
Colombie-Britannique	550	550
Parc Terra Nova	25	25
Parcs de Banff et Yoho	80	80
Parcs Glaciet et Revelstoke	35	35
<b>Totaux</b>	<b>4,396</b>	<b>4,346</b>



TABLEAU No 1

Nombre total de milles de route désignée et de milles revêtus en dur

Province	Nombre de milles	Nombre de milles revêtus <sup>1</sup>
Terre-Neuve	540	539
Ile-du-Prince-Édouard	71	71
Nouvelle-Écosse	300	300
Nouveau-Brunswick	385	385
Québec	388	343
Ontario	1,453	1,409
Manitoba	310	301
Saskatchewan	406	406
Alberta	282	282
Colombie-Britannique	552	552
Parcs nationaux	140	140
Total	4,827	4,728

<sup>1</sup>Y compris le nombre de milles de route désignée, revêtus avant le 10 décembre 1949.

La différence entre le "Nombre de milles revêtus" et le "nombre de milles" indique le nombre de milles en construction. Il est possible de rouler d'un bout à l'autre, soit sur les tronçons en construction, soit sur d'autres routes avoisinantes.



satisfaisantes et permettait d'accélérer le travail aux tronçons où la reconstruction et le revêtement s'imposaient le plus.

De nouvelles lois promulguées en 1959 et en 1960 ont prolongé la période de construction jusqu'au 31 décembre 1963 et ont porté la contribution du Canada à un maximum de \$400 millions.

La Province de Québec a conclu un accord sur la route transcanadienne le 27 octobre 1960.

En 1963, le Parlement a permis de prolonger la période de construction jusqu'au 31 décembre 1967 et d'accroître la contribution du Canada à un maximum de \$625 millions. Cette loi stipule aussi que le Gouvernement fédéral paierait 90 p. 100 du coût de construction de la route dans les provinces Maritimes, à partir du 1er avril 1963.

En 1966, on a autorisé une nouvelle prolongation portant la date d'achèvement de la construction au 31 décembre 1970 et on a augmenté la contribution maximum du gouvernement fédéral à \$825 millions.

## ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA CONSTRUCTION

Sur toute sa longueur, d'un océan à l'autre, la route transcanadienne est maintenant une route à deux voies revêtue en dur. Les travaux encore en cours comprennent principalement le nivellement de certains tronçons de la route, la construction de voies d'évitement, etc. Le montant total des contributions du gouvernement fédéral durant l'année financière s'est élevé à \$64,737,592. La valeur totale des travaux exécutés ou en voie d'exécution aux termes des accords sur la route transcanadienne s'est élevée à \$785,723,042.

### Route transcanadienne traversant les parcs nationaux

Le ministère des Travaux publics s'est chargé directement de la construction d'environ 140 milles de route dans les limites de cinq parcs nationaux.

Les travaux au cours de l'année ont été effectués exclusivement au parc national de Glaciers, on pose présentement le revêtement définitif sur 27 milles de route situés à l'intérieur de ce parc.

## STATISTIQUE DE LA ROUTE

Les tableaux et les graphiques qui suivent contiennent des données statistiques sur l'état d'avancement de la route depuis le 10 décembre 1949 jusqu'au 31 mars 1968 et comprennent des renseignements qui touchent particulièrement à l'année financière dont le présent rapport fait l'objet.



## LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

Les accords initiaux sur la construction de la route prévus à la Loi de 1949 sur la route transcanadienne (2<sup>e</sup> session), chapitre 40, article 1, ont été conclus avec les provinces de l'Ontario, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Saskatchewan et de l'Alberta le 24 avril 1950, avec la province du Nouveau-Brunswick le 27 mai 1950, avec la province de Terre-Neuve le 23 juin 1950 et avec la province de la Nouvelle-Écosse le 15 mai 1952.

Selon les termes des accords initiaux, et aussi de la Loi, une route revêtue en dur dont le tracé s'étendrait de la côte est à la côte ouest du Canada devait être construite et terminée pour le 9 décembre 1956. Les accords stipulaient en outre que le Canada acquitterait 50 p. 100 du coût de route nouvelle construction et jusqu'à concurrence de 50 p. 100 du coût des tronçons de routes construits antérieurement, pourvu que ces tronçons fissent bien partie de la route transcanadienne. Le montant global de la contribution du Canada était limité, aux termes de la Loi, à \$150,000,000.

La loi stipulait également que le ministre pouvait payer à même les fonds affectés par le Parlement, les frais de construction des routes traversant les parcs et faisant partie d'une route transcanadienne.

Aux premiers stades du projet, les provinces en général ont eu à faire face à maints problèmes relatifs à l'extension du programme de construction. Les travaux ont démarré lentement en 1950 et, bien que la construction se soit ensuite poursuivie à un rythme accéléré, la plupart des provinces ont éprouvé des difficultés à affecter, dans le cadre de leur budget annuel, les sommes nécessaires aux travaux qui auraient permis d'achever la route dans le délai de sept ans stipulé à la Loi de 1949. Lors d'une conférence fédérale-provinciale sur les routes, tenue en novembre 1955, on a débattu la question du nombre de milles non terminés. Les décisions prises à cette conférence ont abouti à une modification de la Loi sur la route transcanadienne, apportée en 1956. Cette modification donnait plus d'ampleur à la contribution du Canada au coût de la construction en autorisant un apport contributif supplémentaire de 40 p. 100 à l'égard d'un dixième du nombre de milles de la route dans chaque province. On a prolongé la période de construction jusqu'au 31 décembre 1960 et porté à 250 millions de dollars le montant global que le Canada pouvait dépenser à cet égard.

Aux termes de la loi modifiée, de nouveaux accords ont été conclus avec chacune des provinces participantes. Ces accords stipulaient que la route devrait être terminée pour le 31 décembre 1960 en conformité du devis général de l'annexe "B", ou qu'elle devrait répondre aux normes d'une bonne route revêtue en dur. Cette stipulation écartait la nécessité pour une province de reconstruire des tronçons de route qui étaient déjà révélus selon les normes provinciales







## TABLE DES MATIÈRES

Loi sur la route transcanadienne

État d'avancement de la construction

Route transcanadienne traversant les parcs nationaux

Statistique de la route

Tableau 1 - Nombre de milles, etc.

Tableau 2 - Niveau

Tableau 3 - Revêtement

Tableau 4 - Résumé des engagements contractuels

Tableau 5 - Résumé des paiements faits aux gouvernements

provinciaux

Appendices

A - Devis général

B - Cartes de la Route







L'honorable GEORGE J. McILRAITH,  
Ministre des Travaux publics,

Ottawa.

*Monsieur,*

J'ai l'honneur de vous soumettre le dix-huitième  
rapport annuel sur les travaux exécutés en  
conformité de la Loi sur la route trans-  
canadienne, chapitre 269, Statuts révisés du  
Canada (1952), pour l'année financière  
terminée le 31 mars 1968.

Votre obéissant serviteur,

LUCIEN LALONDE,

*Sous-ministre.*







A son Excellence

le très honorable

Roland Michener

Gouverneur général et Commandant en chef du

Canada.

Excellence,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre  
Excellence le rapport annuel sur les travaux  
exécutés en conformité de la Loi sur la route  
transcanadienne, chapitre 269, Statuts révisés  
du Canada (1952), pour l'année financière  
terminée le 31 mars 1968.

Respectueusement soumis

GEORGE J. McILRAITH

Ministre des Travaux publics.







MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

## RAPPORT ANNUEL

TRAVAUX EXÉCUTÉS EN CONFORMITÉ DE

# LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE

31 MARS 1968

Publication autorisée par  
L'HONORABLE George J. McIlraith  
Ministre des Travaux publics  
OTTAWA







# ROUTE TRANSCANADIENNE

Ministère des Travaux publics  
CANADA



Rapport annuel  
pour l'année financière  
terminée le 31 mars  
1968







*Annual Report of proceedings under the*

# TRANS-CANADA HIGHWAY *Act.*

*Canada*

Department of Public Works,  
(CANADA.)



●  
Annual Report  
For the Fiscal Year  
Ended March 31  
**1969**







2A1 PW 41  
ASS

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS

# ANNUAL REPORT

PROCEEDINGS UNDER

## THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT

FISCAL YEAR ENDED

**MARCH 31, 1969**

Issued under the Authority of the  
HONOURABLE ARTHUR LAING  
Minister of Public Works  
OTTAWA







To His Excellency the Right Honourable  
ROLAND MICHENER  
Governor-General and Commander-in-Chief of  
Canada

*May it please Your Excellency:*

The undersigned has the honour to lay before Your  
Excellency the Annual Report of Proceedings  
Under the Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the fiscal  
year ended March 31st, 1969

Respectfully submitted,  
ARTHUR LAING  
*Minister of Public Works*







The Honourable ARTHUR LAING  
Minister of Public Works  
Ottawa

*Sir:*

I have the honour to submit the eighteenth  
Annual Report of Proceedings under the  
Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the  
fiscal year ended March 31st, 1969

Your obedient servant,  
LUCIEN LALONDE  
*Deputy Minister*







## CONTENTS

The Trans-Canada Highway Act

Construction Progress

Trans-Canada Highway in National Parks

Highway Statistics

Table 1 – Mileage, etc.

Table 2 – Grading construction

Table 3 – Paving construction

Table 4 – Summary of contractual commitments

Table 5 – Summary of payments to Provincial Governments

Appendices

A – General specifications

B – Maps of route







**REPORT OF PROCEEDINGS  
UNDER THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT  
FOR THE FISCAL YEAR ENDED MARCH 31, 1969**

**THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT**

The original agreements covering the construction of the Highway, as provided for in the Trans-Canada Highway Act 1949 (2nd Sess.), C.40, S.I. were executed with the Provinces of Ontario, Manitoba, British Columbia, Prince Edward Island, Saskatchewan and Alberta on April 24, 1950, with the Province of New Brunswick on May 27, 1950, the Province of Newfoundland on June 23, 1950, and with the Province of Nova Scotia on May 15, 1952.

These original agreements provided, as did the Act, for a paved highway across Canada by December 9, 1956. They also provided that Canada would contribute 50 per cent of the cost of new construction and up to 50 per cent of the cost of previously constructed sections of the highway where these sections were properly incorporated in the Trans-Canada Highway. Canada's total contribution under the Act was limited to \$150 million.

The Act also provided what the Minister might, out of monies appropriated by Parliament, provide for the construction of such highways within the National Parks as form part of a Trans-Canada Highway.

In the early stages of the project, the Provinces generally experienced many problems in connection with the enlarged construction program. The work began slowly in 1950 and, although construction continued to a high standard, most provinces found it difficult to provide, in their yearly programs, for the work necessary to ensure the completion of the Highway within the seven-year period covered by the Act of 1949. The uncompleted mileage was the subject of discussion at a Federal-Provincial Highway Conference in November 1955. The decisions reached during that Conference resulted in a 1956 Amendment of the Trans-Canada Highway Act. The enactment of this amendment increased the extent of Canada's contribution to the cost of the highway by providing for an additional 40 per cent contribution to the cost of construction on one-tenth of the highway mileage in each province. The construction period was extended to the 31st day of December, 1960, and the aggregate limit of the funds available for expenditure by Canada was increased to \$250 million.

New agreements under the amended Act were entered into with each of the participating provinces. These agreements provided that by the 31st day of December, 1960, the highway should be completed in conformity with the general specifications of Schedule "B", or that it should constitute a good standard of paved highway. This provision eliminated the necessity of a province reconstructing sections of the highway which were already paved to a satisfactory provincial standard and made it possible to speed up the work on those sections where reconstruction and paving were most essential.

Legislation passed in 1959 and 1960 extended the construction period to December 31, 1963, and increased the amount of Canada's contribution to a maximum of \$400 million.

The Province of Quebec became party to a Trans-Canada Highway Agreement on October 27, 1960.



Legislative authority was provided in 1963 for an extension of the construction period to December 31, 1967, and allowed for federal contribution up to \$625 million. It also provided for payment by Canada of 90 per cent of construction costs incurred by the Atlantic provinces from April 1, 1963.

In 1966 a further extension of the construction period of December 31, 1970 was authorized and the maximum federal contribution was raised to \$825 million.

### CONSTRUCTION PROGRESS

A paved highway now exists coast to coast throughout the length of the Trans-Canada Highway route, except where upgrading to standard, re-routing or other construction is in progress. Works still being executed are mainly for the purpose of bringing portions of the highway up to standards set for it (see General Specifications, page 13) and for by-passing urban areas. Federal contributions for the fiscal year totalled \$37,312,374. and the total value of work approved since the inception of the agreements now stands at \$1,192,132,706.

### TRANS-CANADA HIGHWAY THROUGH NATIONAL PARKS

The Department of Public Works was assigned the responsibility of constructing some 140 miles of the Trans-Canada Highway within the boundaries of five national parks: Revelstoke, Glacier, Yoho and Banff, in the western mountains, and Terra Nova, in Newfoundland. A good, two-lane paved highway is provided throughout.

### HIGHWAY STATISTICS

The following tables provide a statistical survey of progress on the Highway from December, 10, 1949, to March 31, 1969, with specific information concerning the year under review.

**TABLE NO. 1**  
Total Mileage of Designated Route

Province	Total Mileage
Newfoundland	540
Prince Edward Island	71
Nova Scotia	278
New Brunswick	376
Quebec	388
Ontario	1,453
Manitoba	310
Saskatchewan	406
Alberta	282
British Columbia	552
National Parks	140
Totals	4,796



**TABLE NO. 2 - GRADING CONSTRUCTION**

1 April 1968 to 31 March 1969

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	--	--
Prince Edward Island	--	--
Nova Scotia	--	--
New Brunswick	8	13
Quebec	39	20
Ontario	23	18
Manitoba	7	7
Saskatchewan	--	--
Alberta	--	--
British Columbia	--	--
Terra Nova Park	--	--
Banff & Yoho Parks	--	--
Glacier & Revelstoke Parks	--	--
Totals	77	58

10 December 1949 to 31 March 1969

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	539	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	278	278
New Brunswick	376	376
Quebec	265	220
Ontario	1,294	1,277
Manitoba	261	261
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
British Columbia	550	550
Terra Nova Park	25	25
Banff & Yoho Parks	80	80
Glacier & Revelstoke Parks	35	35
Totals	4,461	4,399



**TABLE NO. 3 – PAVING CONSTRUCTION**

1 April 1968 to 31 March 1969

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	—	—
Prince Edward Island	—	—
Nova Scotia	—	28
New Brunswick	13	17
Quebec	11	16
Ontario	19	16
Manitoba	4	2
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
British Columbia	—	—
Terra Nova Park	—	—
Banff and Yoho Parks	—	—
Glacier & Revelstoke Parks	—	—
Totals	47	79

10 December 1949 to 31 March 1969

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland	539	539
Prince Edward Island	71	71
Nova Scotia	278	278
New Brunswick	354	354
Quebec	196	194
Ontario	1,343	1,326
Manitoba	302	300
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
British Columbia	550	550
Terra Nova Park	25	25
Banff & Yoho Parks	80	80
Glacier & Revelstoke Parks	35	35
Totals	4,460	4,439



**TABLE NO. 4 – SUMMARY OF CONTRACTUAL COMMITMENTS**

1 April 1968 to 31 March 1969

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland	\$2,952,836.39	\$2,657,552.75
Prince Edward Island	—	—
Nova Scotia	10,239,428.46	9,215,485.61
New Brunswick	4,608,729.76	4,608,729.76
Quebec	9,218,957.41	5,638,588.27
Ontario	7,978,246.14	4,367,525.42
Manitoba	1,111,600.00	576,875.00
Saskatchewan	459,250.00	229,625.00
Alberta	709,688.55	632,884.27
British Columbia	4,846,674.00	2,423,337.00
Totals	42,125,410.71	29,889,730.10

10 December 1949 to 31 March 1969

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland	\$145,778,751.15*	\$117,539,011.00
Prince Edward Island	15,053,527.16*	10,980,292.00
Nova Scotia	93,021,720.13	78,360,467.00
New Brunswick	116,296,094.94*	90,964,940.00
Quebec	243,466,890.08	178,015,493.85
Ontario	250,745,404.89	138,951,761.23
Manitoba	36,551,093.37	21,390,900.97
Saskatchewan	32,985,228.62	18,900,110.14
Alberta	39,701,344.21	23,942,647.99
British Columbia	218,532,651.99	123,811,071.11
Totals	1,192,132,706.54	802,856,695.29

\* Prior year figures have been adjusted to reflect approvals which have been cancelled.



TABLE NO. 5 - SUMMARY OF PAYMENTS TO PROVINCIAL GOVERNMENTS

1 April 1968 to 31 March 1969

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	—	\$ 9,055,104.83	\$ 9,055,104.83
Prince Edward Island	—	—	227,149.26	227,149.26
Nova Scotia	—	—	10,045,508.04	10,045,508.04
New Brunswick	—	—	3,202,358.97	3,202,358.97
Quebec	—	—	8,761,514.31	8,761,514.31
Ontario	—	—	3,100,000.00	3,100,000.00
Manitoba	—	-415.28(1)	1,159,985.26	1,159,569.98
Saskatchewan	—	—	648,730.21	648,730.21
Alberta	—	—	618,564.16	618,564.16
British Columbia	—	—	493,874.29	493,874.29
Totals	—	-415.28	\$37,312,789.33	\$37,312,374.05

10 December 1949 to 31 March 1969

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	\$ 156,445.23	\$110,955,533.69	\$111,111,978.92
Prince Edward Island	\$ 288,383.09	—	10,413,987.09	10,702,370.18
Nova Scotia	88,501.37	—	70,103,406.49	70,191,907.86
New Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	87,648,082.16	89,289,459.01
Quebec	—	—	158,585,899.01	158,585,899.01
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	129,659,801.10	133,525,135.37
Manitoba	887,446.75	17,543.26	20,086,174.49	20,991,164.50
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	17,404,016.06	17,677,872.73
Alberta	475,943.78	14,975.87	22,774,411.06	23,265,330.71
British Columbia	3,190,102.08	692,171.05	117,091,320.23	120,973,593.36
Totals	10,214,473.98	1,377,606.29	744,722,631.38	756,314,711.63

NOTE (1) - Represents refund of contributions made on account of a section of highway which has been abandoned in favour of a new location.

NOTE (2) - Includes amounts paid from statutory allotment and from other votes applicable to the authorized maximum contribution of \$825 million provided under existing legislation.



## **APPENDIX "A"**

### **GENERAL SPECIFICATIONS OF THE HIGHWAY**

#### **1. Right-of-Way**

The minimum width of the right-of-way shall be one hundred (100) feet. Where the highway runs through densely populated areas thus involving heavy expenditures, a minimum initial width of sixty-six (66) feet will be acceptable.

#### **2. Pavement**

(a) The width of pavement shall be a maximum of twenty-four (24) feet, except when special facilities such as acceleration-deceleration lanes are approved, and a minimum of twenty-two (22) feet.

(b) The pavement shall be a Bituminous-Mineral type generally described as a Bituminous Hot-Mix with graded aggregate.

(c) The compacted thickness of the bituminous-mineral pavement shall be a minimum of three (3) inches.

(d) Where it is desirable to lay concrete pavement, the thickness and type customarily used by the provinces will be acceptable.

#### **3. Shoulders**

The width of the shoulders on each side of the pavement shall be ten (10) feet, where it is economically possible to construct to this width. Lesser widths will be acceptable to a minimum of five (5) feet where terrain and/or economy makes this necessary.

#### **4. Obstructions**

The minimum distance between the edge of the pavement and any obstruction on the shoulders shall be one (1) foot less than the width of the shoulders.

#### **5. Stone base course, sub-base, elevation of water table level**

The construction of the stone base course, the sub-base and the drainage system controlling the elevation of the water table level shall be constructed in such a manner that combined, they will produce a roadway having a load bearing capacity for a repeating 18,000 pound axle load.

#### **6. Curvature**

The curvature of the centre line of pavement shall not exceed six (6) degrees, except where terrain does not permit this with reasonable economy. Where possible, it is considered desirable to reduce the maximum curvature to three (3) degrees.



## **7. Gradient**

The maximum gradient on the highway shall not exceed six (6) per cent, except in cases where this is not economically feasible, where seven (7) or eight (8) per cent will be acceptable for short distances.

## **8. Sight Distances**

Where terrain permits, the minimum horizontal sight distance, and the minimum vertical sight distance shall be six hundred (600) feet. This means that a driver of a vehicle will be able to see an object six inches high on the pavement ahead of him at a distance of 600 feet, when his eyes are four (4) feet six (6) inches above the pavement.

## **9. Bridges**

(a) Loading H20-S16.

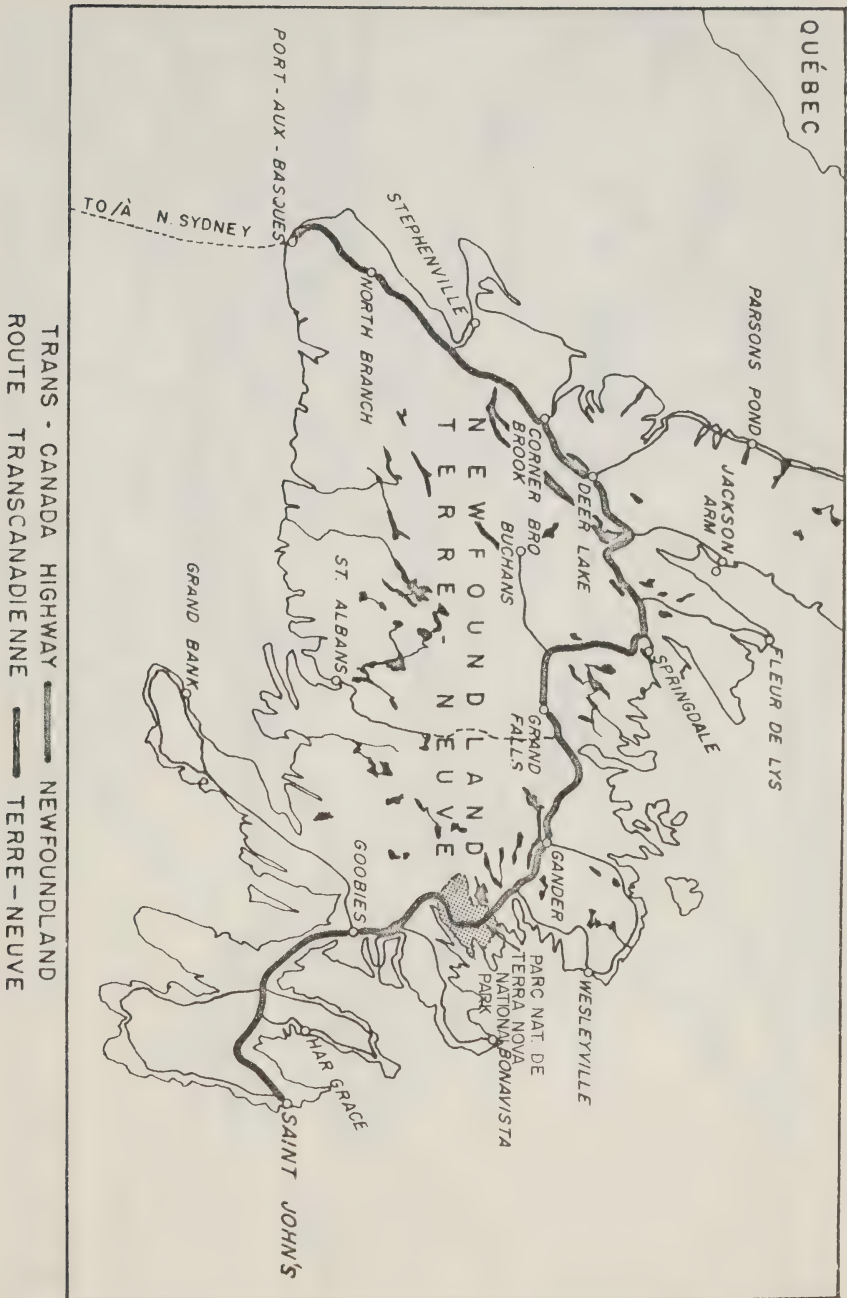
(b) Overhead clearances, for full width between curbs, 14 feet 6 inches.

(c) For length of bridge of 30 feet or less, the roadway between curbs shall be the aggregate width of pavement and shoulders.

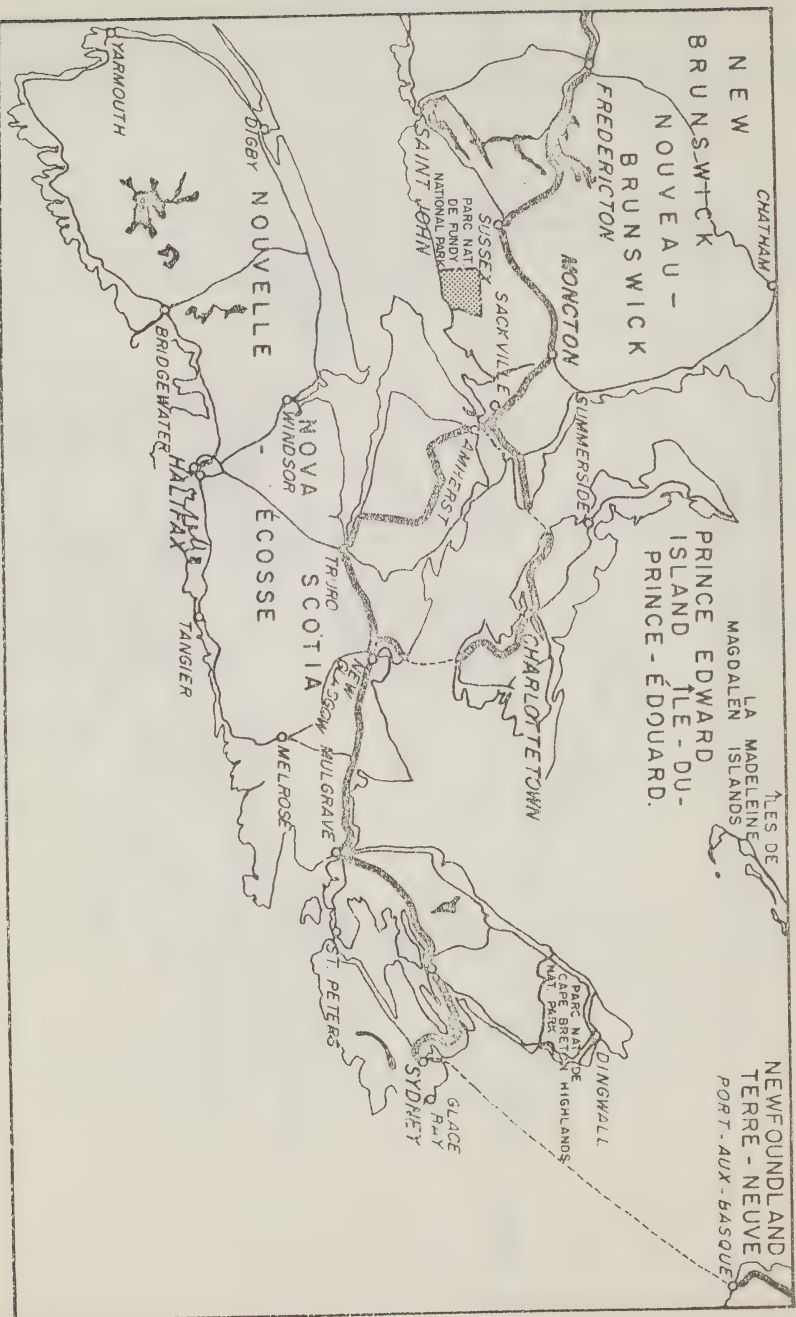
(d) For length of bridge over 30 feet and up to 100 feet, the minimum roadway between curbs shall be 27 feet and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.

(e) For length of bridge over 100 feet, the minimum width between curbs shall be 24 feet, and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.









TRANS - CANADA HIGHWAY

NOVA SCOTIA

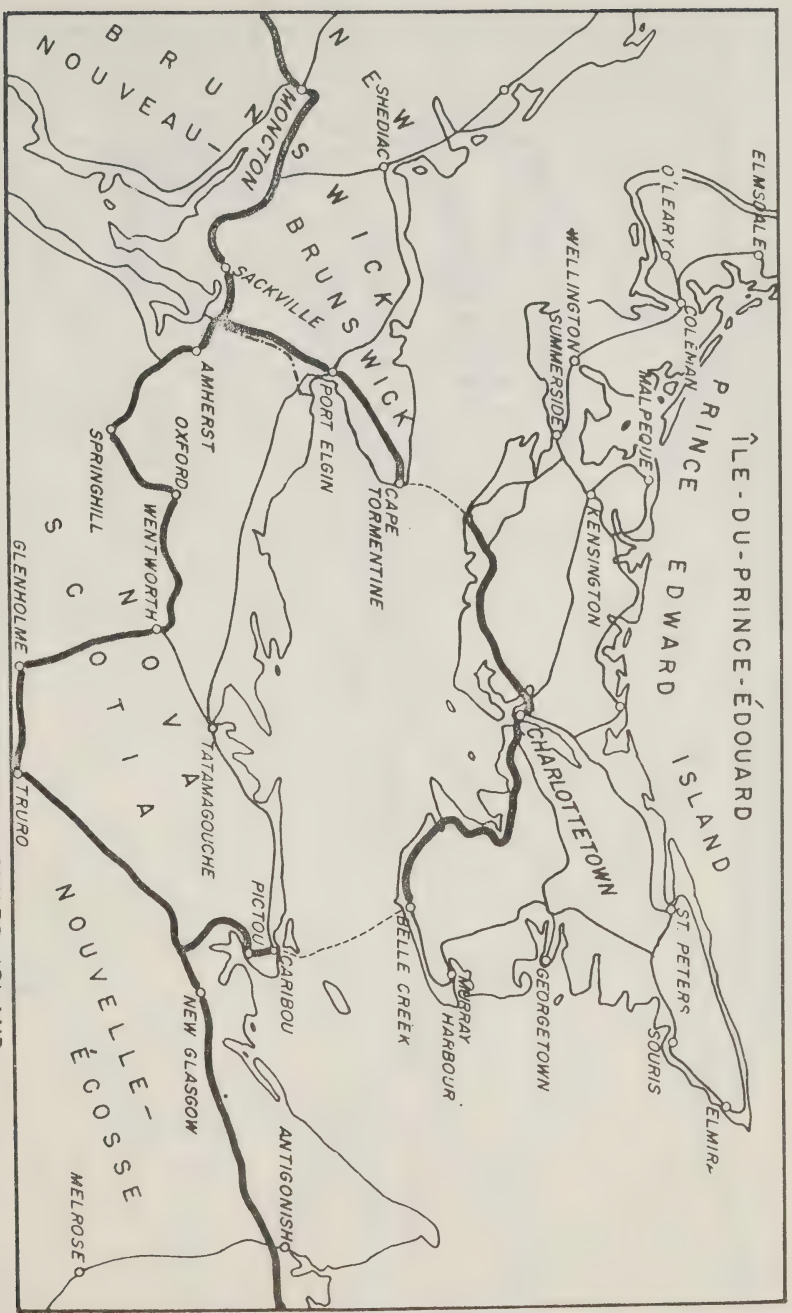
ROUTE TRANSCANADIENNE

NOUVELLE - ÉCOSSE

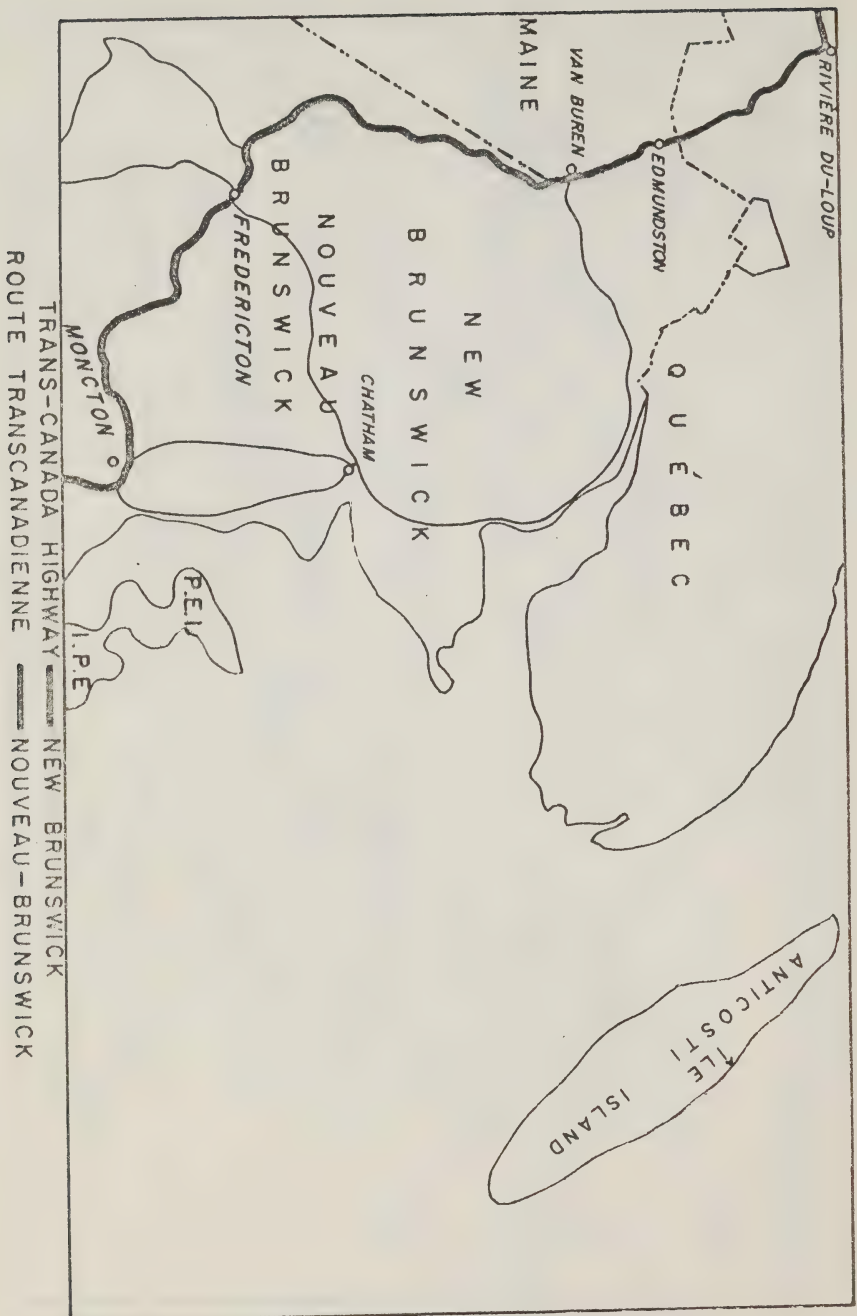


TRANS - CANADA HIGHWAY  
 ROUTE TRANSCANADIENNE

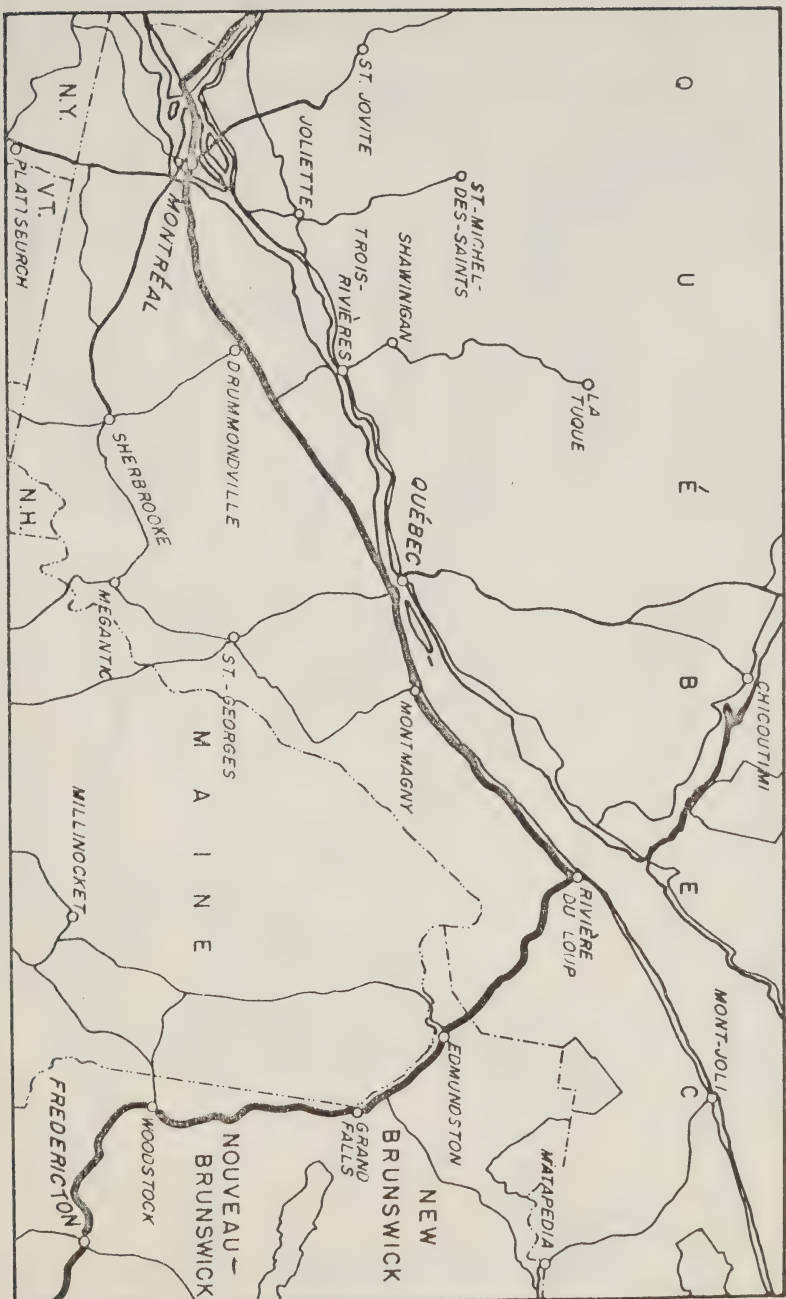
PRINCE EDWARD ISLAND  
 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD







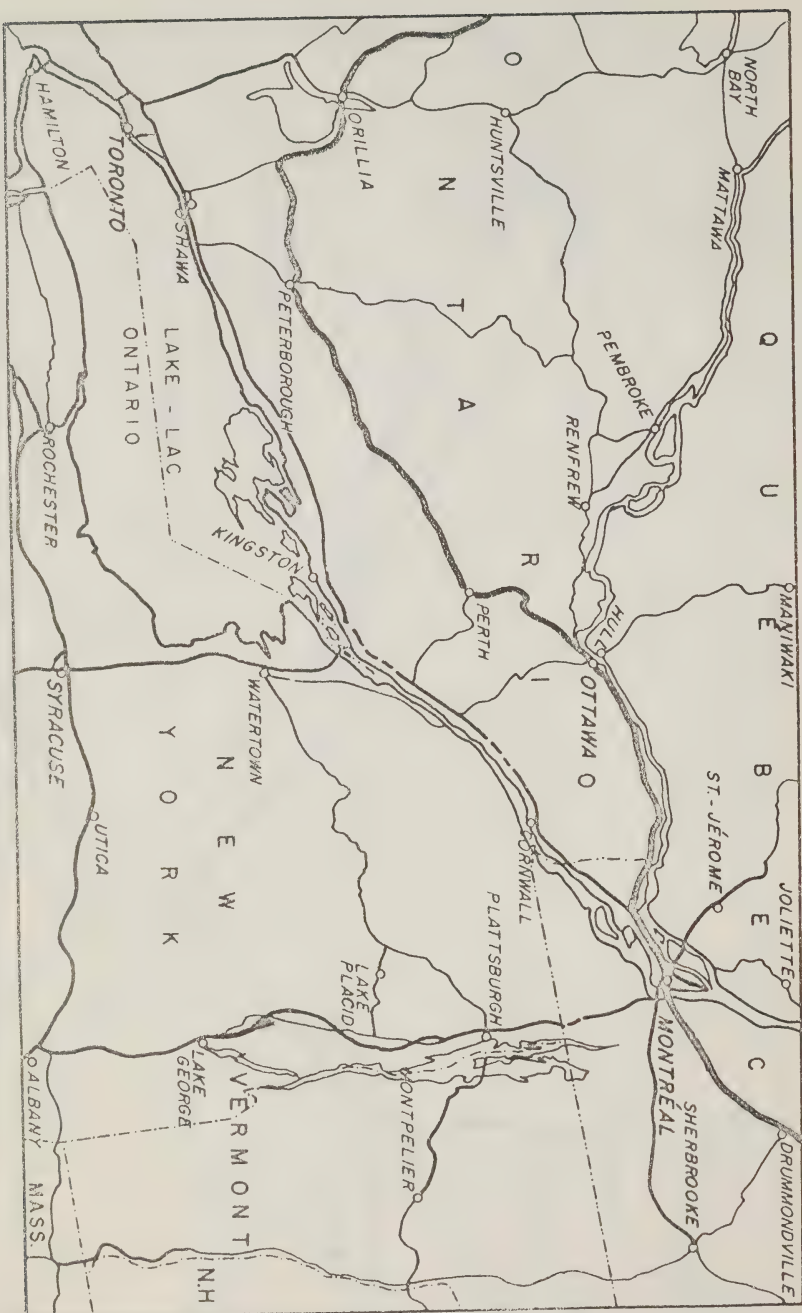




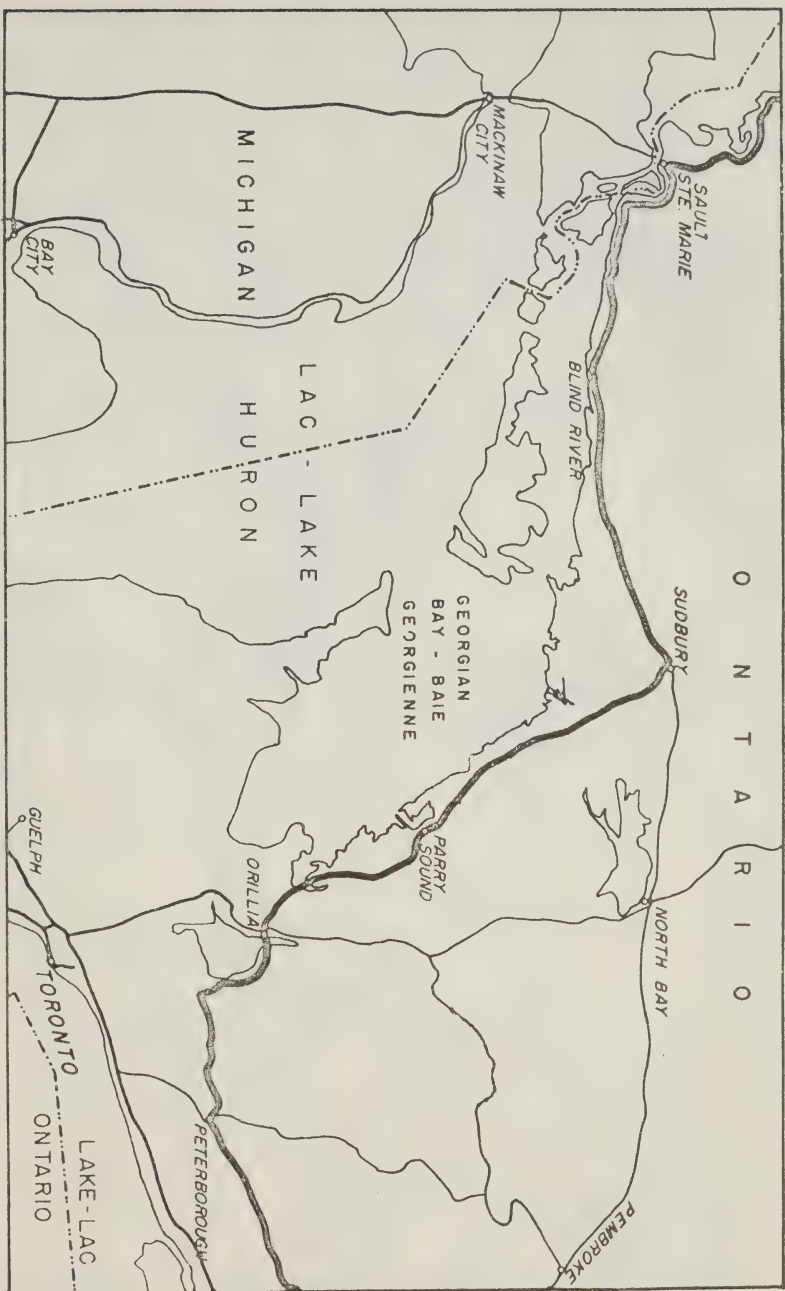
TRANS - CANADA HIGHWAY ——— QUÉBEC ——— ROUTE TRANSCANADIENNE



TRANS-CANADA HIGHWAY ——— ONTARIO ——— ROUTE TRANSCANADIENNE







TRANS-CANADA HIGHWAY ——— ONTARIO ——— ROUTE TRANSCANADIENNE

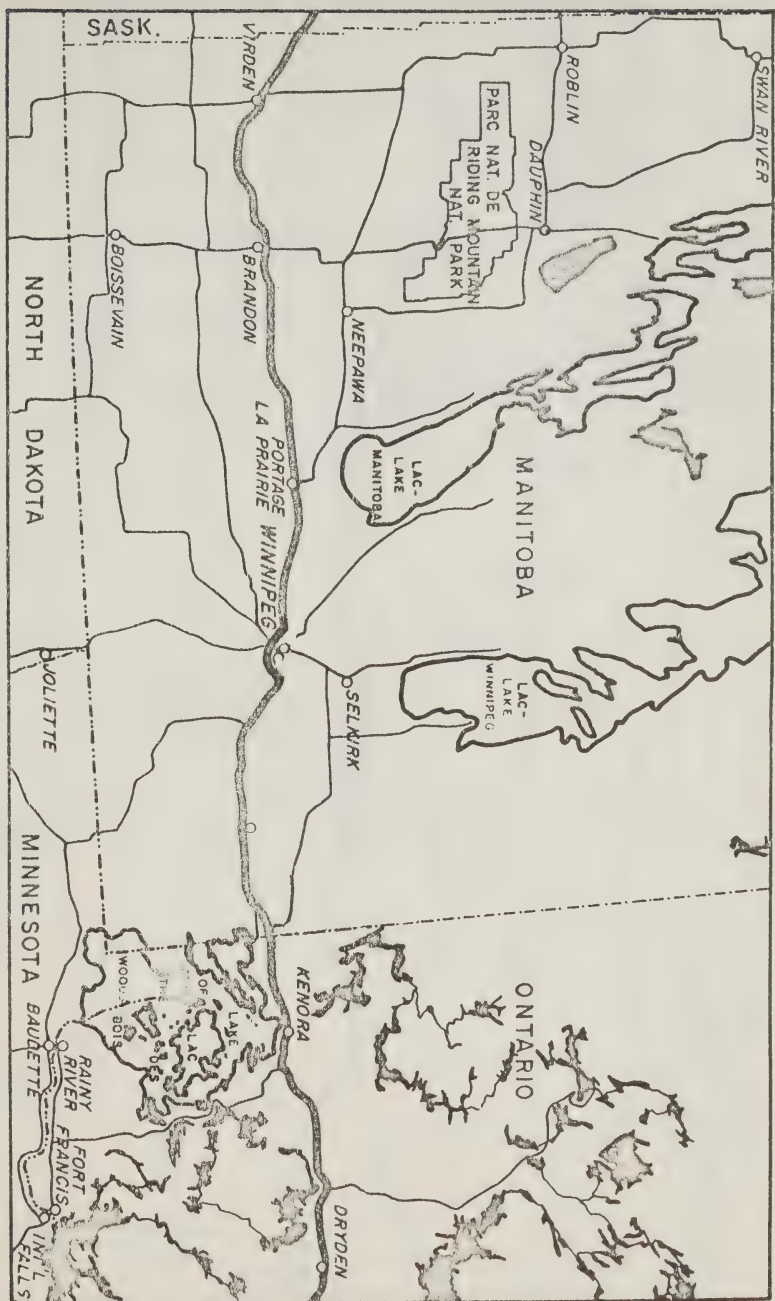




TRANS-CANADA HIGHWAY ———— ONTARIO ———— ROUTE TRANSCANADIENNE

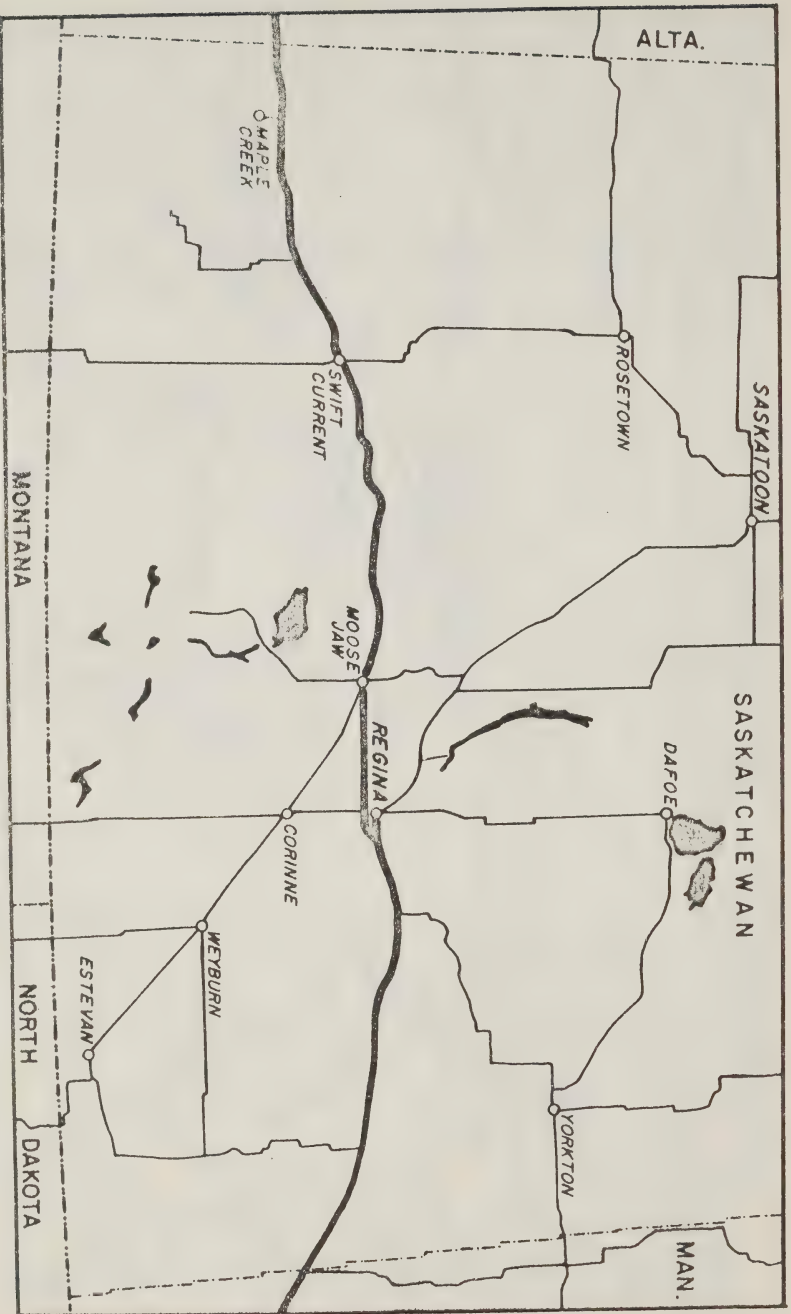


TRANS-CANADA HIGHWAY — MANITOBA — ROUTE TRANSCANADIENNE

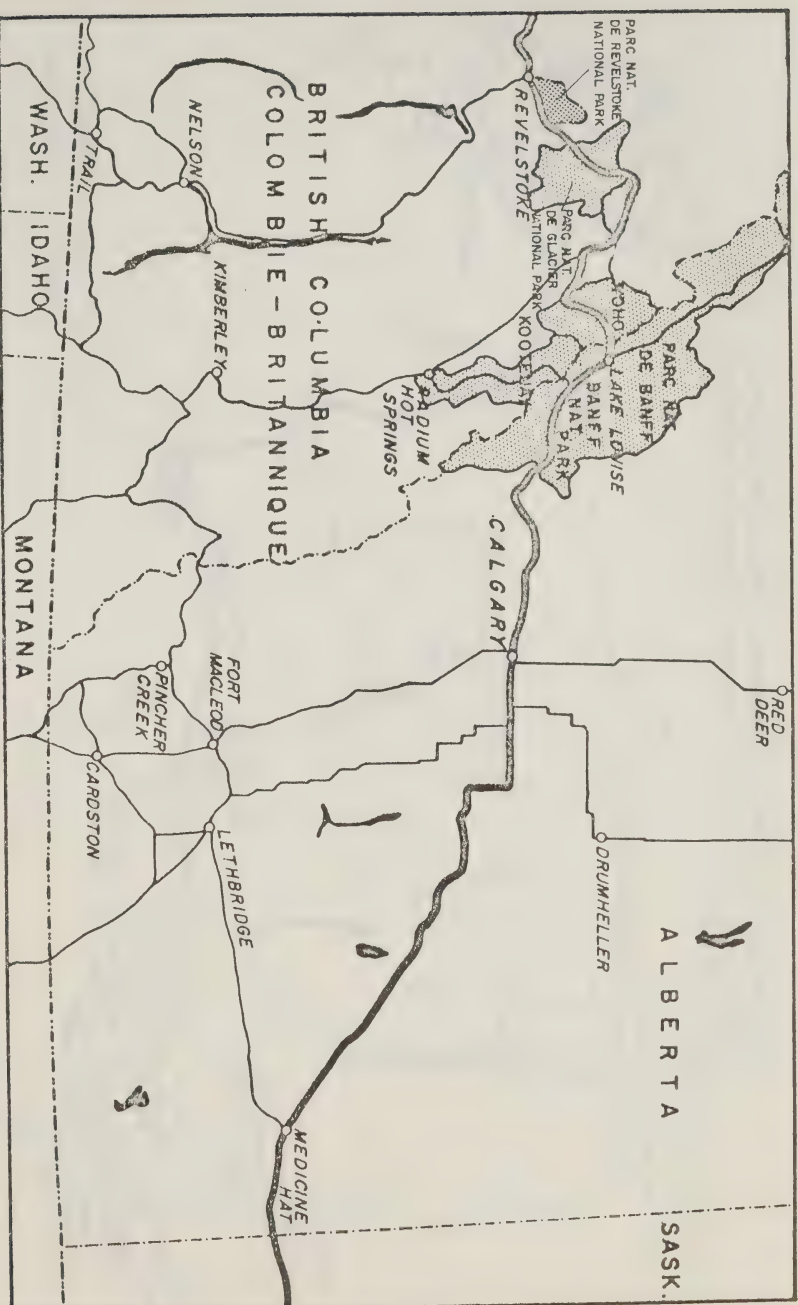




TRANS - CANADA HIGHWAY      SASKATCHEWAN      ROUTE TRANSCANADIENNE

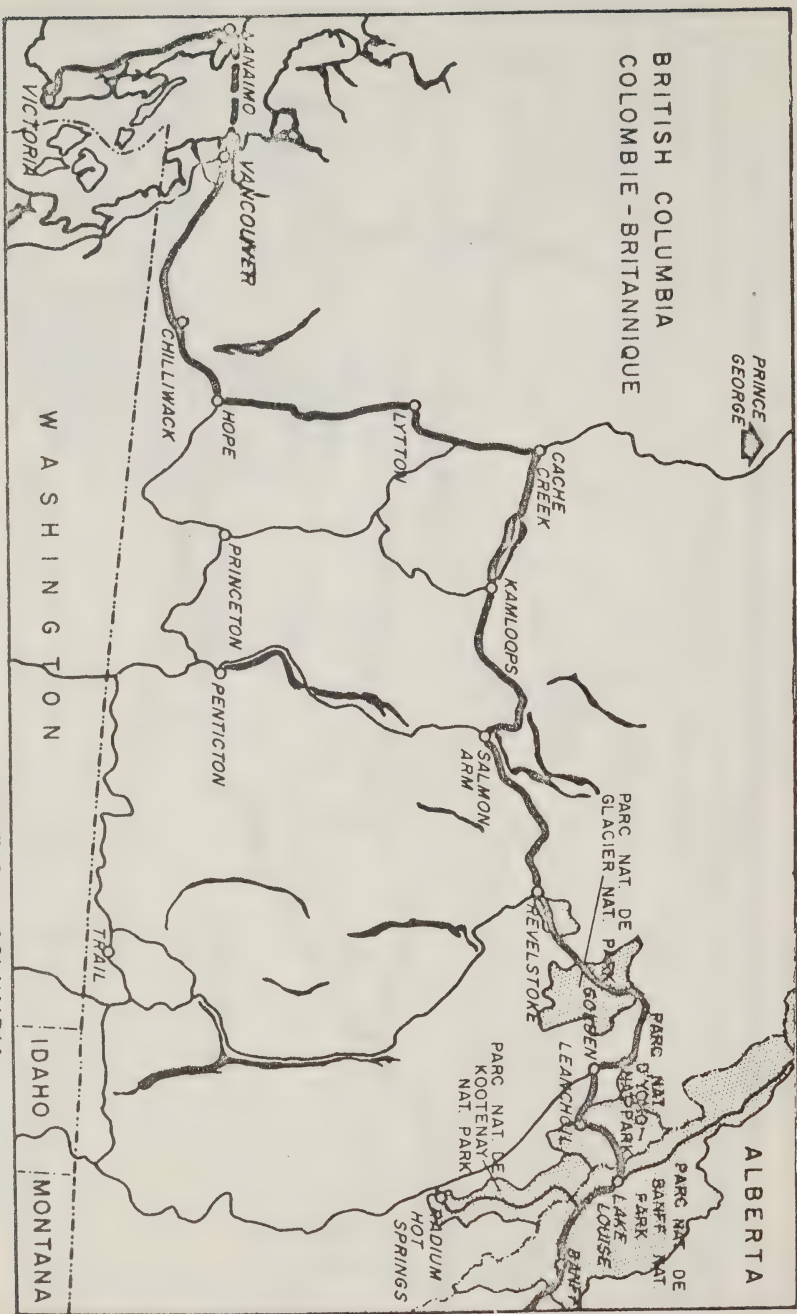






TRANS-CANADA HIGHWAY ALBERTA ROUTE TRANSCANADIENNE





BRITISH COLUMBIA  
COLOMBIE-BRITANNIQUE

PRINCE  
GEORGE

ALBERTA

TRANS-CANADA HIGHWAY  
ROUTE TRANSCANADIENNE

BRITISH COLUMBIA  
COLOMBIE-BRITANNIQUE

WASHINGTON

IDAHO

MONTANA

VICTORIA

VANCOUVER

CHILLIWACK

HOPE

LYTTON

PRINCETON

PENTICTON

SALMON  
ARM

REVELSTOKE

GOLDEN

PARC NAT DE  
KOOTENAI  
NAT. PARK

LEANCHOIL

PRIDIUM  
HOT  
SPRINGS

PARC NAT DE  
BANFF  
NAT. PARK

PARC NAT DE  
YOHO  
NAT. PARK

PARC NAT DE  
LOUISE







## 7. Pente

La pente de la route sera d'au plus 6 p. 100, sauf dans les cas où la chose sera économiquement impossible, alors que 7 ou 8 p. 100 seront acceptables sur des courtes distances.

## 8. Distances de visibilité

Aux endroits où le terrain le permet, la distance de visibilité horizontale maximum et la distance de visibilité verticale minimum seront de six cents (600) pieds. En d'autres termes, le conducteur d'une voiture pourra voir un objet de six pouces de hauteur placé sur le revêtement à 600 pieds en avant de lui, lorsque ses yeux se trouveront à quatre (4) pieds et six (6) pouces au-dessus du revêtement.

## 9. Ponts

a) Charge H20-S16.

b) Dégagements supérieurs, sur la pleine largeur entre les bordures, 14 pieds et 6 pouces. Pour les ponts de 30 pieds ou moins de longueur, la chaussée entre les bordures aura la largeur réunie du revêtement et des accotements.

d) Pour les ponts de plus de 30 pieds et jusqu'à 100 pieds de longueur, la chaussée minimum entre les bordures aura 27 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.

e) Pour les ponts de plus de 100 pieds de longueur, la largeur minimum entre les bordures sera de 24 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.



## APPENDICE "A" DEVIS GÉNÉRAL DE LA ROUTE

**1. Emprise**  
La largeur minimum de l'emprise sera de cent (100) pieds. Lorsque la route traverse des régions peuplées entraînant ainsi de fortes dépenses, une largeur minimum initiale de soixante-six (66) pieds sera acceptable.

**2. Revêtement**  
a) La largeur du revêtement sera d'au plus vingt-quatre (24) pieds, sauf lorsque certains ouvrages tels que voies d'accélération et de ralentissement sont approuvés, et d'au moins vingt-deux (22) pieds.  
b) Le revêtement sera d'un type bitumineux-minéral généralement appelé mélange bitumineux malaxé à chaud à l'usine et contenant des éléments triés.  
c) Une fois rendu compact, le revêtement bitumineux-minéral n'aura pas moins de trois (3) pouces d'épaisseur.  
d) Aux endroits où il est opportun de poser un revêtement en béton, l'épaisseur et le type utilisés habituellement par les provinces seront acceptables.

**3. Accotements**  
La largeur des accotements de chaque côté du revêtement sera de dix (10) pieds, lorsqu'il sera économiquement possible de les construire à cette largeur. Des largeurs plus faibles seront acceptables jusqu'à un minimum de cinq (5) pieds lorsque le terrain et (ou) l'économie rendront la chose nécessaire.

**4. Obstacles**  
La distance minimum entre le bord du revêtement et tout obstacle sur les accotements sera d'un (1) pied de moins que la largeur des accotements.

**5. Infrastructure en pierre, assise et élévation du niveau de la nappe aquifère**  
La construction de l'infrastructure en pierre, de l'assise et du système de drainage régularisant l'élévation du niveau de la nappe aquifère sera effectuée de façon que le tout produise une chaussée ayant une capacité portante de charge d'essieu périodique de 18,000 livres.

**6. Courbure**  
La courbure de l'axe du revêtement ne dépassera pas six (6) degrés, sauf aux endroits où le terrain ne le permet pas avec une économie raisonnable. Aux endroits où la chose est possible, on estime qu'il est opportun de réduire la courbure maximum à trois (3) degrés.



TABLERAU No 5 RÉSUMÉ DES PAIEMENTS FAITS AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

Du 1er avril 1968 au 31 mars 1969				
Province	Construction	préfabriée	Construction	Nouvelle
Totaux				
Terre-Neuve	—	—	\$ 9,055,104.83	\$ 9,055,104.83
Ile-du-Prince-Edouard	—	—	227,149.26	227,149.26
Nouvelle-Ecosse	—	—	10,045,508.04	10,045,508.04
Nouveau-Brunswick	—	—	3,202,358.97	3,202,358.97
Québec	—	—	8,761,514.31	8,761,514.31
Ontario	—	—	3,100,000.00	3,100,000.00
Manitoba	—	—	1,159,985.26	1,159,985.26
Saskatchewan	—	—	648,730.21	648,730.21
Alberta	—	—	618,564.16	618,564.16
Colombie-Britannique	—	—	493,874.29	493,874.29
Totaux	—	- 415.28	\$37,312,789.33	\$37,312,744.05
Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1969				
Province	Construction	préfabriée	Construction	Nouvelle
Totaux				
Terre-Neuve	—	\$156,445.23	\$110,955,533.69	\$111,111,978.92
Ile-du-Prince-Edouard	288,383.09	—	10,413,987.09	10,702,370.18
Nouvelle-Ecosse	88,501.37	—	70,103,406.49	70,191,907.86
Nouveau-Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	87,648,082.16	89,289,459.01
Québec	—	—	158,585,899.01	158,585,899.01
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	129,659,801.10	133,525,135.37
Manitoba	887,446.75	17,543.26	20,086,174.49	20,991,164.50
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	17,404,016.06	17,677,872.73
Alberta	475,943.78	14,975.87	22,774,411.06	23,265,330.71
Colombie-Britannique	3,190,102.08	692,171.05	117,091,320.23	120,973,593.36
Totaux	10,214,473.98	1,377,606.29	744,722,631.38	756,314,711.63



TABLEAU No 4 - RÉSUMÉ DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

Du 1<sup>er</sup> avril 1968 au 31 mars 1969

Province		Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Du 12 décembre 1949 au 31 mars 1969			
Totaux		42,125,410.71	29,889,730.10
Terre-Neuve			
Ile-du-Prince-Édouard		—	—
Nouvelle-Écosse		10,239,428.46	9,215,485.61
Nouveau-Brunswick		4,608,729.76	4,147,856.78
Québec		9,218,957.41	5,638,588.27
Ontario		7,978,246.14	4,367,525.42
Manitoba		1,111,600.00	57—,875.00
Saskatchewan		459,250.00	229,625.00
Alberta		709,688.55	632,884.27
Colombie-Britannique		4,846,674.00	2,423,337.00
Totaux		42,125,410.71	29,889,730.10
Province		Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Du 12 décembre 1949 au 31 mars 1969			
Terre-Neuve		\$145,778,751.15*	\$117,539,011.00
Ile-du-Prince-Édouard		15,053,527.16*	10,980,292.00
Nouvelle-Écosse		93,021,720.13	78,360,467.00
Nouveau-Brunswick		116,296,094.94*	90,964,940.00
Québec		243,466,890.08	178,015,493.85
Ontario		250,745,404.89	138,951,761.23
Manitoba		36,551,093.37	21,390,900.97
Saskatchewan		32,985,228.62	18,900,110.14
Alberta		39,701,344.21	23,942,647.99
Colombie-Britannique		218,532,651.99	123,811,071.11
Totaux		1,192,132,706.54	802,856,695.29

\* Les chiffres des années antérieures ont été rajustés de manière à tenir compte des engagements approuvés qui ont été annulés.



**TABLERAU N° 3 - REVÊTEMENT**  
Du 1er avril 1968 au 31 mars 1969

Province	Milles de revêtement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	—	—
Ile-du-Prince-Édouard	—	—
Nouvelle-Écosse	—	28
Nouveau-Brunswick	13	17
Québec	11	16
Ontario	19	16
Manitoba	4	2
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
Colombie-Britannique	—	—
Parc Terra Nova	—	—
Parcs de Banff et Yoho	—	—
Parcs Glaciers et Revelstoke	—	—
<b>Totaux</b>	<b>47</b>	<b>79</b>

Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1969

Province	Milles de revêtement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	539	539
Ile-du-Prince-Édouard	71	71
Nouvelle-Écosse	278	278
Nouveau-Brunswick	354	354
Québec	196	194
Ontario	1,343	1,326
Manitoba	302	300
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
Colombie-Britannique	550	550
Parc Terra Nova	25	25
Parcs de Banff et Yoho	80	80
Parcs Glaciers et Revelstoke	35	35
<b>Totaux</b>	<b>4,460</b>	<b>4,439</b>



**TABLERAU N° 2 - NIVELLEMENT**  
Du 1er avril 1968 au 31 mars 1969

Province			Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1969		
Milles de nivellement dont	on a approuvé les contrats	Milles terminés	Milles de nivellement dont	on a approuvé les contrats	Milles terminés
Nombre de			Nombre de		
Terre-Neuve			Terre-Neuve		
Ile-du-Prince-Édouard			Ile-du-Prince-Édouard		
Nouvelle-Écosse			Nouvelle-Écosse		
Nouveau-Brunswick			Nouveau-Brunswick		
Québec			Québec		
Ontario			Ontario		
Manitoba			Manitoba		
Saskatchewan			Saskatchewan		
Alberta			Alberta		
Colombie-Britannique			Colombie-Britannique		
Parc Terra Nova			Parc Terra Nova		
Parcs de Banff et Yoho			Parcs de Banff et Yoho		
Parcs Glaciers et Revelstoke			Parcs Glaciers et Revelstoke		
Total			Total		
4,399			4,461		



TABLEAU No 1

Nombre total de milles de route désignée

Province	Nombre de milles
Terre-Neuve	540
Ile-du-Prince-Edouard	71
Nouvelle-Ecosse	278
Nouveau-Brunswick	376
Québec	388
Ontario	1,453
Manitoba	310
Saskatchewan	406
Alberta	282
Colombie-Britannique	552
Parcs nationaux	140
Totaux	4,796



satisfaisantes et permettait d'accélérer le travail aux tronçons où la reconstruction et le revêtement s'imposaient le plus.

De nouvelles lois promulguées en 1959 et en 1960 ont prolongé la période de construction jusqu'au 31 décembre 1963 et ont porté la contribution du Canada à un maximum de \$400 millions.

La Province de Québec a conclu un accord sur la route transcanadienne le 27 octobre 1960.

En 1963, le Parlement a permis de prolonger la période de construction jusqu'au 31 décembre 1967 et d'accroître la contribution du Canada à un maximum de \$625 millions. Cette loi stipule aussi que le Gouvernement fédéral paierait 90 p. 100 du coût de construction de la route dans les provinces Maritimes, à partir du 1er avril 1963.

En 1966, on a autorisé une nouvelle prolongation portant la date d'achèvement de la construction au 31 décembre 1970 et on a augmenté la contribution maximum du gouvernement fédéral à \$825 millions.

## ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

La route transcanadienne qui va d'un océan à l'autre est maintenant pourvue d'un revêtement sur toute sa longueur, sauf aux endroits où des travaux d'amélioration, de modification au tracé ou autres sont en voie d'exécution. L'exécution de ces travaux se fait surtout aux fins d'améliorer certaines parties de la route afin que celle-ci soit conforme aux normes établies et énoncées à la page 16 du devis général, ainsi que pour la faire dévier des agglomérations urbaines. La contribution totale de l'Administration fédérale pour l'année financière se chiffre à \$37,312,374 et la valeur totale des travaux approuvés depuis la mise en vigueur de la convention s'élève maintenant à \$1,192,132,706.

## ROUTE TRANSCANADIENNE TRAVERSANT LES PARC NATIONAUX

Le ministère des Travaux publics a été chargé de la construction de quelque 140 milles de la route transcanadienne dans les limites de cinq parc nationaux: Revelstoke, Glacier, Yoho et Banff, dans les montagnes de l'Ouest, et Terra Nova, à Terre-Neuve. On y a aménagé une très bonne route revêtue à deux voies. Le coût des travaux, au cours de l'année a été de \$120,000.

## STATISTIQUE DE LA ROUTE

Les tableaux qui suivent donnent un relevé statistique de l'état d'avancement des travaux de la route à compter du 10 décembre 1949 au 31 mars 1969 et plus particulièrement en ce qui concerne l'année à l'étude.



## LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

Les accords initiaux sur la construction de la route prévus à la Loi de 1949 sur la route transcanadienne (2<sup>e</sup> session), chapitre 40, article 1, ont été conclus avec les provinces de l'Ontario, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Saskatchewan et de l'Alberta le 24 avril 1950, avec la province du Nouveau-Brunswick le 27 mai 1950, avec la province de Terre-Neuve le 23 juin 1950 et avec la province de la Nouvelle-Écosse le 15 mai 1952.

Selon les termes des accords initiaux, et aussi de la Loi, une route revêtue en dur dont le tracé s'étendrait de la côte est à la côte ouest du Canada devait être construite et terminée pour le 9 décembre 1956. Les accords stipulaient en outre que le Canada acquitterait 50 p. 100 du coût de toute nouvelle construction et jusqu'à concurrence de 50 p. 100 du coût des tronçons de routes construits antérieurement, pourvu que ces tronçons fissent bien partie de la route transcanadienne. Le montant global de la contribution du Canada était limité, aux termes de la Loi, à \$150,000,000.

La loi stipulait également que le ministre pouvait payer à même les fonds affectés par le Parlement, les frais de construction des routes traversant les paics et faisant partie d'une route transcanadienne.

Aux premiers stades du projet, les provinces en général ont eu à faire face à maints problèmes relatifs à l'extension du programme de construction. Les travaux ont démarré lentement en 1950 et, bien que la construction se soit ensuite poursuivie à un rythme accéléré, la plupart des provinces ont éprouvé des difficultés à affecter, dans le cadre de leur budget annuel, les sommes nécessaires aux travaux qui auraient permis d'achever la route dans le délai de sept ans stipulé à la Loi de 1949. Lors d'une conférence fédérale-provinciale sur les routes, tenue en novembre 1955, on a débattu la question du nombre de milles non terminés. Les décisions prises à cette conférence ont abouti à une modification de la Loi sur la route transcanadienne, apportée en 1956. Cette modification donnait plus d'ampleur à la contribution du Canada au coût de la construction en autorisant un apport contributif supplémentaire de 40 p. 100 à l'égard d'un dixième du nombre de milles de la route dans chaque province. On a prolongé la période de construction jusqu'au 31 décembre 1960 et porté à 250 millions de dollars le montant global que le Canada pouvait dépenser à cet égard.

Aux termes de la loi modifiée, de nouveaux accords ont été conclus avec chacune des provinces participantes. Ces accords stipulaient que la route devrait être terminée pour le 31 décembre 1960 en conformité du devis général de l'annexe "B", ou qu'elle devrait répondre aux normes d'une bonne route revêtue en dur. Cette stipulation écartait la nécessité pour une province de reconstruire des tronçons de route qui étaient déjà revêtus selon les normes provinciales







## TABLE DES MATIÈRES

Loi sur la route transcanadienne

État d'avancement de la construction

Route transcanadienne traversant les parcs nationaux

Statistique de la route

Tableau 1 - Nombre de milles, etc.

Tableau 2 - Nivellement

Tableau 3 - Revêtement

Tableau 4 - Résumé des engagements contractuels

Tableau 5 - Résumé des paiements faits aux gouvernements  
provinciaux

Appendices

A - Devis général

B - Cartes de la Route







L'honorable ARTHUR LAING  
Ministre des Travaux publics,  
Ottawa.

*Monsieur,*

J'ai l'honneur de vous soumettre le dix-huitième  
rapport annuel sur les travaux exécutés en  
conformité de la Loi sur la route trans-  
canadienne, chapitre 269, Statuts révisés du  
Canada (1952), pour l'année financière  
terminée le 31 mars 1969.

Votre obéissant serviteur,  
LUCIEN LALONDE,  
Sous-ministre.







A son Excellence

le très honorable

Roland Michener

Gouverneur général et Commandant en chef du

Canada.

*Excellence,*

Le sous-signé a l'honneur de présenter à Votre  
Excellence le rapport annuel sur les travaux  
exécutés en conformité de la Loi sur la route  
transcanadienne, chapitre 269, Statuts révisés  
du Canada (1952), pour l'année financière  
terminée le 31 mars 1969.

Respectueusement soumis

ARTHUR LAING

*Ministre des Travaux publics.*







MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

## RAPPORT ANNUEL

TRAVAUX EXÉCUTÉS EN CONFORMITÉ DE

# LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE

31 MARS 1969

Publication autorisée par  
L'HONORABLE Arthur Laing  
Ministre des Travaux publics  
OTTAWA







# ROUTE TRANSCANADIENNE

Ministère des Travaux publics  
CANADA



Rapport annuel  
pour l'année financière  
terminée le 31 mars  
1969





1 PW 41  
A 55



Annual report

# TRANS-CANADA HIGHWAY

Department of Public Works,  
CANADA.



Annual Report  
For the Fiscal Year  
Ended March 31  
**1970**







CA 1 PW 4/  
A55

DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS

# ANNUAL REPORT

PROCEEDINGS UNDER

## THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT

FISCAL YEAR ENDED

**MARCH 31, 1970**

Issued under the Authority of the  
HONOURABLE ARTHUR LAING  
Minister of Public Works  
OTTAWA







His Excellency the Right Honourable

ROLAND MICHENER

Governor-General and Commander-in-Chief of  
Canada

*May it please Your Excellency:*

The undersigned has the honour to lay before Your  
Excellency the Annual Report of Proceedings  
under the Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the fiscal  
year ended March 31st, 1970

Respectfully submitted,

ARTHUR LAING

*Minister of Public Works*







The Honourable ARTHUR LAING  
Minister of Public Works  
Ottawa

*Sir:*

I have the honour to submit the twenty-first  
Annual Report of Proceedings under the  
Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the  
fiscal year ended March 31st, 1970

Your obedient servant,  
JOHN A. MacDONALD  
*Deputy Minister*







## **CONTENTS**

The Trans-Canada Highway Act

Construction Progress

Trans-Canada Highway in National Parks

Highway Statistics

Table 1 – Mileage, etc.

Table 2 – Grading construction

Table 3 – Paving construction

Table 4 – Summary of contractual commitments

Table 5 – Summary of payments to Provincial Governments

Appendices

A – General specifications

B – Maps of route







Report of Proceedings  
Under the Trans-Canada Highway Act

FOR THE FISCAL YEAR ENDED MARCH 31, 1970

## THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT

By March 31, 1970, the program which was inaugurated by the passage of the Trans-Canada Highway Act in 1949, was entering its final year with the construction period terminating on December 31, 1970.

Transportation across Canada has always been a formidable problem, primarily because the geology of the country is generally in a north-south direction. However, the main population centres of Canada are along the southern boundary, and thus the major transportation system must, necessarily, be in an east-west direction.

The completion of the Canadian Pacific Railway was the first trans-continental transportation link, but the advent of automobiles brought about the realization that a Trans-Continental Highway would eventually be required.

In 1948, the federal government felt that the time was right for consideration of a Trans-Continental Highway. Federal-provincial meetings were held and, based on the results of such meetings, "An act to encourage and assist in the construction of the Trans-Canada Highway" was passed unanimously by Parliament in 1949 (2nd Sess.) and given Royal Assent on December 10, 1949.

Under this Act, the federal government was authorized to enter into an agreement with each of the ten provinces for the construction of the Trans-Canada Highway. On April 24, 1950, the provinces of Prince Edward Island, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia executed the first Trans-Canada Highway Agreement. Newfoundland signed on June 23, 1950, and Nova Scotia on May 15, 1952.

The 1949 Act and the ensuing federal-provincial agreements provided for a paved highway to be constructed across Canada by December 9, 1956. They also provided that Canada would contribute 50 per cent of the construction cost and up to 50 per cent of the cost of previously constructed sections of highway which could properly be included as part of the Trans-Canada route. Canada's total contribution under the 1949 Act was limited to \$150 million.

The Act also provided that, where the Highway passed through a national park, construction would be carried out at federal expense.

Work began slowly in 1950 and, although construction continued to a high standard, most provinces found it difficult to provide, in their yearly programs, for the work necessary to ensure completion of the Highway within the seven-year period covered by the 1949 Act. After federal-provincial discussions about the uncompleted mileage, an amendment to the Trans-Canada Highway Act was passed in 1956. The amendment provided that Canada would contribute an additional 40 per cent to the cost of construction on one-tenth of the highway mileage in each province. The federal contribution was increased to \$250 million with the termination date for the program set for December 31, 1960.



New agreements under the amended Act were entered into with each of the participating provinces. These agreements provided that by the 31st day of December, 1960, the highway should be completed in conformity with general specifications which would provide a good standard of paved highway. This provision eliminated the necessity of a province reconstructing sections of the highway which were already paved to a satisfactory provincial standard and made it possible to speed up the work on those sections where reconstruction and paving were most essential.

Legislation passed in 1959 and 1960 extended the construction period to December 31, 1963, and increased the amount of the federal contribution to a maximum of \$400 million.

The Province of Quebec entered into the Trans-Canada Highway Agreement on October 27, 1960.

Legislative authority was provided in 1963 for an extension of the construction period to December 31, 1967, and allowed federal contribution up to \$625 million. It also provided for payment by Canada of 90 per cent of construction costs incurred by the Atlantic provinces from April 1, 1963.

In 1966, a further extension of the construction period to December 31, 1970, was authorized, and the maximum federal contribution was raised to \$825 million.

## **CONSTRUCTION PROGRESS**

By March 31, 1970, a 4,784-mile paved highway existed from coast to coast along the Trans-Canada Highway route, except where upgrading to standard, re-routing or other construction was in progress. Work still being carried out is mainly for the purpose of bringing portions of the highway up to standards set for it (see General Specifications, page 16) and of by-passing urban areas. Federal contributions for the fiscal year totalled \$26,773,944.47. The total value of work approved since the inception of the agreements now stands at \$1.2 billion.

## **TRANS-CANADA HIGHWAY THROUGH NATIONAL PARKS**

The Department of Public Works was assigned the responsibility of constructing some 140 miles of the Trans-Canada Highway within the boundaries of five national parks: Revelstoke, Glacier, Yoho and Banff, in the western mountains, and Terra Nova, in Newfoundland.

## **HIGHWAY STATISTICS**

The following tables provide a statistical survey of progress on the Highway from December 10, 1949, to March 31, 1970, with specific information concerning the year under review.



**TABLE NO. 1**  
Total Mileage of Designated Route

Province	Total Mileage
Newfoundland .....	539*
Prince Edward Island .....	71
Nova Scotia .....	278
New Brunswick .....	378*
Quebec .....	375*
Ontario .....	1,453
Manitoba .....	310
Saskatchewan .....	406
Alberta .....	282
British Columbia .....	552
National Parks .....	140
<b>Total .....</b>	<b>4,784</b>

\*Slight changes from previous year figures have been made in designated total mileage due to the completion of new construction which has provided an accurate figure of total mileage.



**TABLE NO. 2 – GRADING CONSTRUCTION**

**1 April 1969 to 31 March 1970**

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland .....	—	—
Prince Edward Island .....	—	—
Nova Scotia .....	—	—
New Brunswick .....	2	2
Quebec .....	19	27
Ontario .....	25	29
Manitoba .....	—	—
Saskatchewan .....	—	—
Alberta .....	—	—
British Columbia .....	—	—
Terra Nova Park .....	—	—
Banff & Yoho Parks .....	—	—
Glacier & Revelstoke Parks .....	—	—
<b>Totals .....</b>	<b>46</b>	<b>58</b>

**10 December 1949 to 31 March 1970**

Province	Miles of Grading Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland .....	539	539
Prince Edward Island .....	71	71
Nova Scotia .....	278	278
New Brunswick .....	378	378
Quebec .....	284	247
Ontario .....	1,319*	1,306
Manitoba .....	261	261
Saskatchewan .....	406	406
Alberta .....	281	281
British Columbia .....	550	550
Terra Nova Park .....	25	25
Banff & Yoho Parks .....	80	80
Glacier & Revelstoke Parks .....	35	35
<b>Totals .....</b>	<b>4,507</b>	<b>4,457</b>

\*"Miles of grading contracts approved" does not include 66 miles constructed and accepted under prior construction.



**TABLE NO. 3 – PAVING CONSTRUCTION**

**1 April 1969 to 31 March 1970**

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland .....	—	—
Prince Edward Island .....	—	—
Nova Scotia .....	—	—
New Brunswick .....	21	21
Quebec .....	34	14
Ontario .....	34	19
Manitoba .....	4	5
Saskatchewan .....	—	—
Alberta .....	—	—
British Columbia .....	—	—
Terra Nova Park .....	—	—
Banff & Yoho Parks .....	—	—
Glacier & Revelstoke Parks .....	—	—
<b>Totals .....</b>	<b>93</b>	<b>59</b>

**10 December 1949 to 31 March 1970**

Province	Miles of Paving Contracts Approved	Mileage Completed
Newfoundland .....	539	539
Prince Edward Island .....	71	71
Nova Scotia .....	278	278
New Brunswick .....	375	375
Quebec .....	230	208
Ontario .....	1,377	1,345
Manitoba .....	306	305
Saskatchewan .....	406	406
Alberta .....	281	281
British Columbia .....	550	550
Terra Nova Park .....	25	25
Banff & Yoho Parks .....	80	80
Glacier & Revelstoke Parks .....	35	35
<b>Totals .....</b>	<b>4,553</b>	<b>4,498</b>



**TABLE NO. 4 – SUMMARY OF CONTRACTUAL COMMITMENTS**

**1 April 1969 to 31 March 1970**

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland .....	\$ 12,800,000.00	\$ 11,600,000.00
Prince Edward Island .....	—	—
Nova Scotia .....	1,700,000.00	1,500,000.00
New Brunswick .....	3,000,000.00	2,600,000.00
Quebec .....	6,700,000.00	2,800,000.00
Ontario .....	11,300,000.00	6,200,000.00
Manitoba .....	1,600,000.00	800,000.00
Saskatchewan .....	400,000.00	200,000.00
Alberta .....	2,200,000.00	1,400,000.00
British Columbia .....	4,000,000.00	2,000,000.00
<b>Totals .....</b>	<b>43,700,000.00</b>	<b>29,100,000.00</b>

**10 December 1949 to 31 March 1970\***

Province	Total Commitment Approved	Canada's Share
Newfoundland .....	\$158,600,000.00	\$128,100,000.00
Prince Edward Island .....	15,100,000.00	10,800,000.00
Nova Scotia .....	94,700,000.00	78,800,000.00
New Brunswick .....	119,300,000.00	93,600,000.00
Quebec .....	250,200,000.00	176,700,000.00
Ontario .....	262,000,000.00	143,700,000.00
Manitoba .....	37,900,000.00	22,100,000.00
Saskatchewan .....	32,600,000.00	18,700,000.00
Alberta .....	41,800,000.00	25,000,000.00
British Columbia .....	220,500,000.00	123,900,000.00
<b>Totals .....</b>	<b>1,232,700,000.00</b>	<b>821,400,000.00</b>

\*Figures in this table reflect adjustments in commitments.



**TABLE NO. 5 – SUMMARY OF PAYMENTS TO PROVINCIAL GOVERNMENTS**

**1 April 1969 to 31 March 1970**

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland .....	—	—	\$ 6,729,397.85	\$ 6,729,397.85
Prince Edward Island ..	—	—	70,289.25	70,289.25
Nova Scotia .....	—	—	6,706,910.37	6,706,910.37
New Brunswick .....	—	—	1,976,489.02	1,976,489.02
Quebec .....	—	—	3,104,763.74	3,104,763.74
Ontario .....	—	—	4,500,000.00	4,500,000.00
Manitoba .....	—	—	654,287.89	654,287.89
Saskatchewan .....	—	—	314,276.09	314,276.09
Alberta .....	—	—	1,129,268.22	1,129,268.22
British Columbia .....	—	—	1,588,262.04	1,588,262.04
<b>Totals .....</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>\$ 26,773,944.47</b>	<b>\$ 26,773,944.47</b>

**10 December 1949 to 31 March 1970**

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland .....	—	\$ 156,445.23	\$117,684,931.54	\$117,841,376.77
Prince Edward Island ..	\$ 288,383.09	—	10,484,276.34	10,772,659.43
Nova Scotia .....	88,501.37	—	76,810,316.86	76,898,818.23
New Brunswick .....	1,447,800.14	193,576.71	89,624,571.18	91,265,948.03
Quebec .....	—	—	161,690,662.75	161,690,662.75
Ontario .....	3,565,543.48	299,790.79	134,159,801.10	138,025,135.37
Manitoba .....	887,446.75	17,543.26	20,740,462.38	21,645,452.39
Saskatchewan .....	270,753.29	3,103.38	17,718,292.15	17,992,148.82
Alberta .....	475,943.78	14,975.87	23,903,679.28	24,394,598.93
British Columbia .....	3,190,102.08	692,171.05	118,679,582.27	122,561,855.40
<b>Totals .....</b>	<b>\$10,214,473.98</b>	<b>\$1,377,606.29</b>	<b>\$771,496,575.85</b>	<b>\$783,088,656.12*</b>

\*Includes amounts paid from statutory allotment and from other votes applicable to the authorized maximum contribution of \$825 million provided under existing legislation.



## **APPENDIX "A"**

### **GENERAL SPECIFICATIONS OF THE HIGHWAY**

#### **1. Right-of-Way**

The minimum width of the right-of-way shall be one hundred (100) feet. Where the highway runs through densely populated areas thus involving heavy expenditures, a minimum initial width of sixty-six (66) feet will be acceptable.

#### **2. Pavement**

(a) The width of pavement shall be a maximum of twenty-four (24) feet, except when special facilities such as acceleration-deceleration lanes are approved, and a minimum of twenty-two (22) feet.

(b) The pavement shall be a Bituminous-Mineral type generally described as a Bituminous Hot-Mix with graded aggregate.

(c) The compacted thickness of the bituminous-mineral pavement shall be a minimum of three (3) inches.

(d) Where it is desirable to lay concrete pavement, the thickness and type customarily used by the provinces will be acceptable.

#### **3. Shoulders**

The width of the shoulders on each side of the pavement shall be ten (10) feet, where it is economically possible to construct to this width. Lesser widths will be acceptable to a minimum of five (5) feet where terrain and/or economy makes this necessary.

#### **4. Obstructions**

The minimum distance between the edge of the pavement and any obstruction on the shoulders shall be one (1) foot less than the width of the shoulders.

#### **5. Stone base course, sub-base, elevation of water table level**

The construction of the stone base course, the sub-base and the drainage system controlling the elevation of the water table level shall be constructed in such a manner that combined, they will produce a roadway having a load bearing capacity for a repeating 18,000 pound axle load.

#### **6. Curvature**

The curvature of the centre line of pavement shall not exceed six (6) degrees, except where terrain does not permit this with reasonable economy. Where possible, it is considered desirable to reduce the maximum curvature to three (3) degrees.

#### **7. Gradient**

The maximum gradient on the Highway shall not exceed six (6) per cent, except in cases where this is not economically feasible, where seven (7) or eight (8) per cent will be acceptable for short distances.



## **8. Sight Distances**

Where terrain permits, the minimum horizontal sight distance, and the minimum vertical sight distance shall be six hundred (600) feet. This means that a driver of a vehicle will be able to see an object six inches high on the pavement ahead of him at a distance of 600 feet, when his eyes are four (4) feet six (6) inches above the pavement.

## **9. Bridges**

(a) Loading H20-S16.

(b) Overhead clearances, for full width between curbs, 14 feet 6 inches.

(c) For length of bridge of 30 feet or less, the roadway between curbs shall be the aggregate width of pavement and shoulders.

(d) For length of bridge over 30 feet and up to 100 feet, the minimum roadway between curbs shall be 27 feet and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.

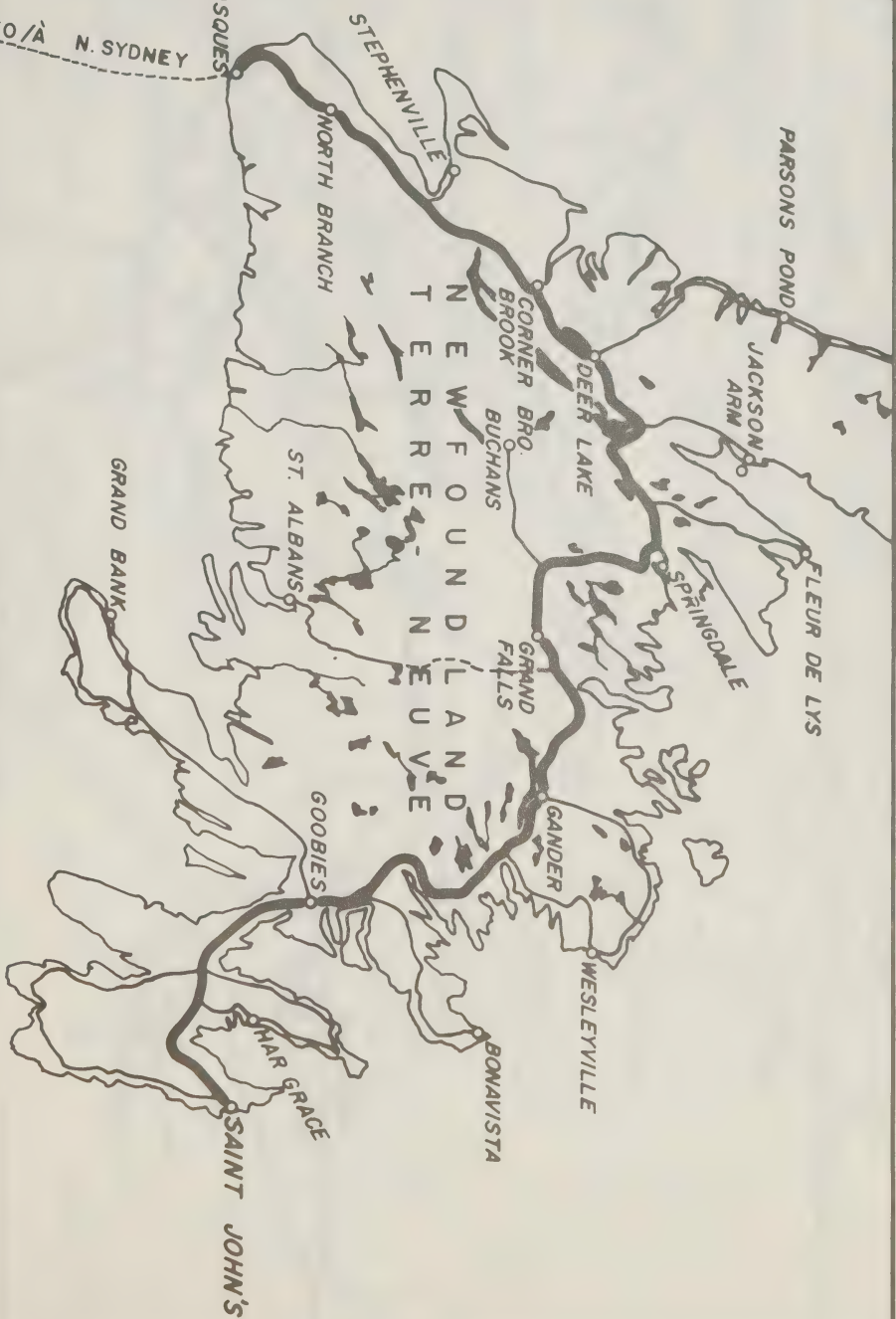
(e) For length of bridge over 100 feet, the minimum width between curbs shall be 24 feet, and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.





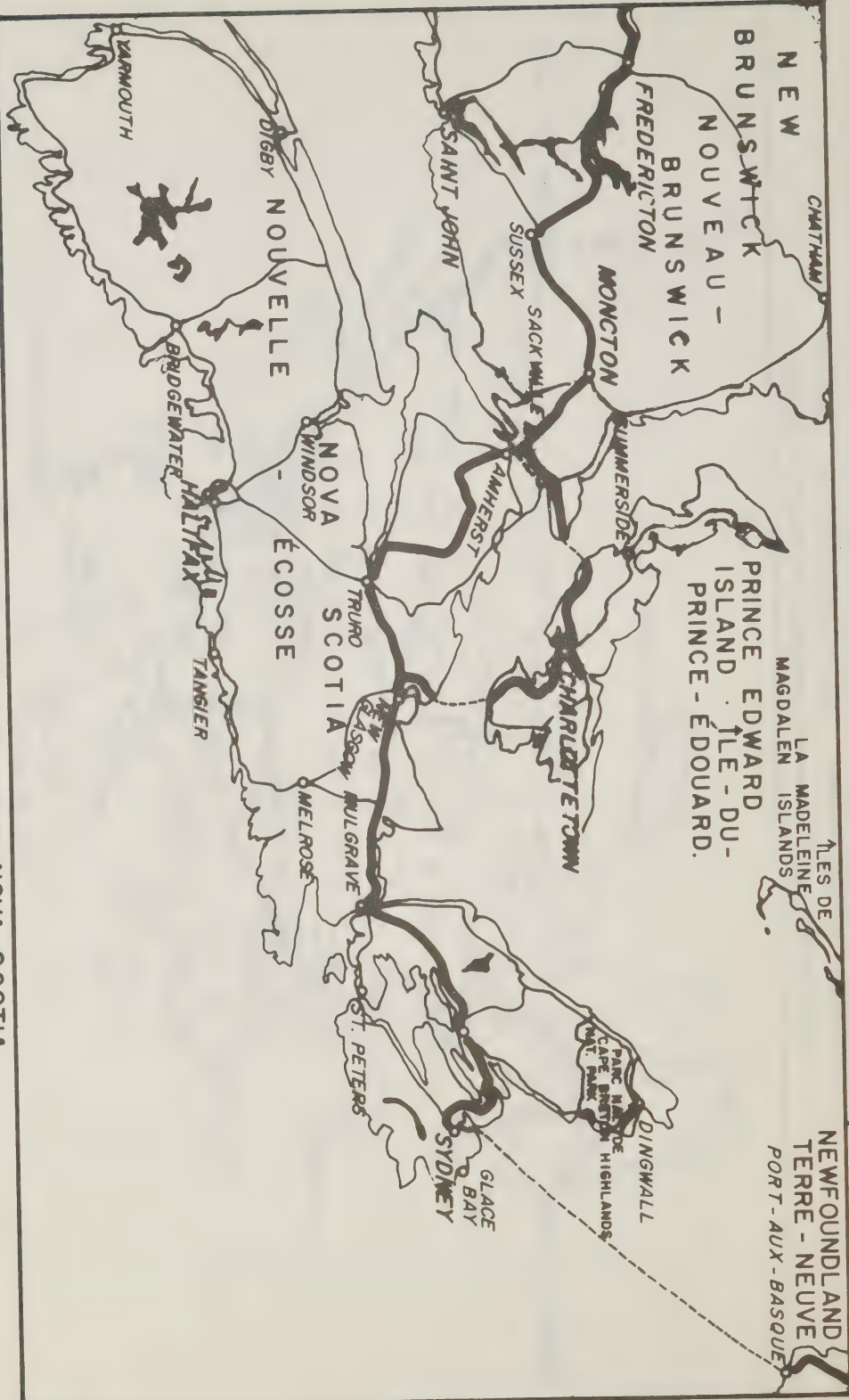


QUÉBEC



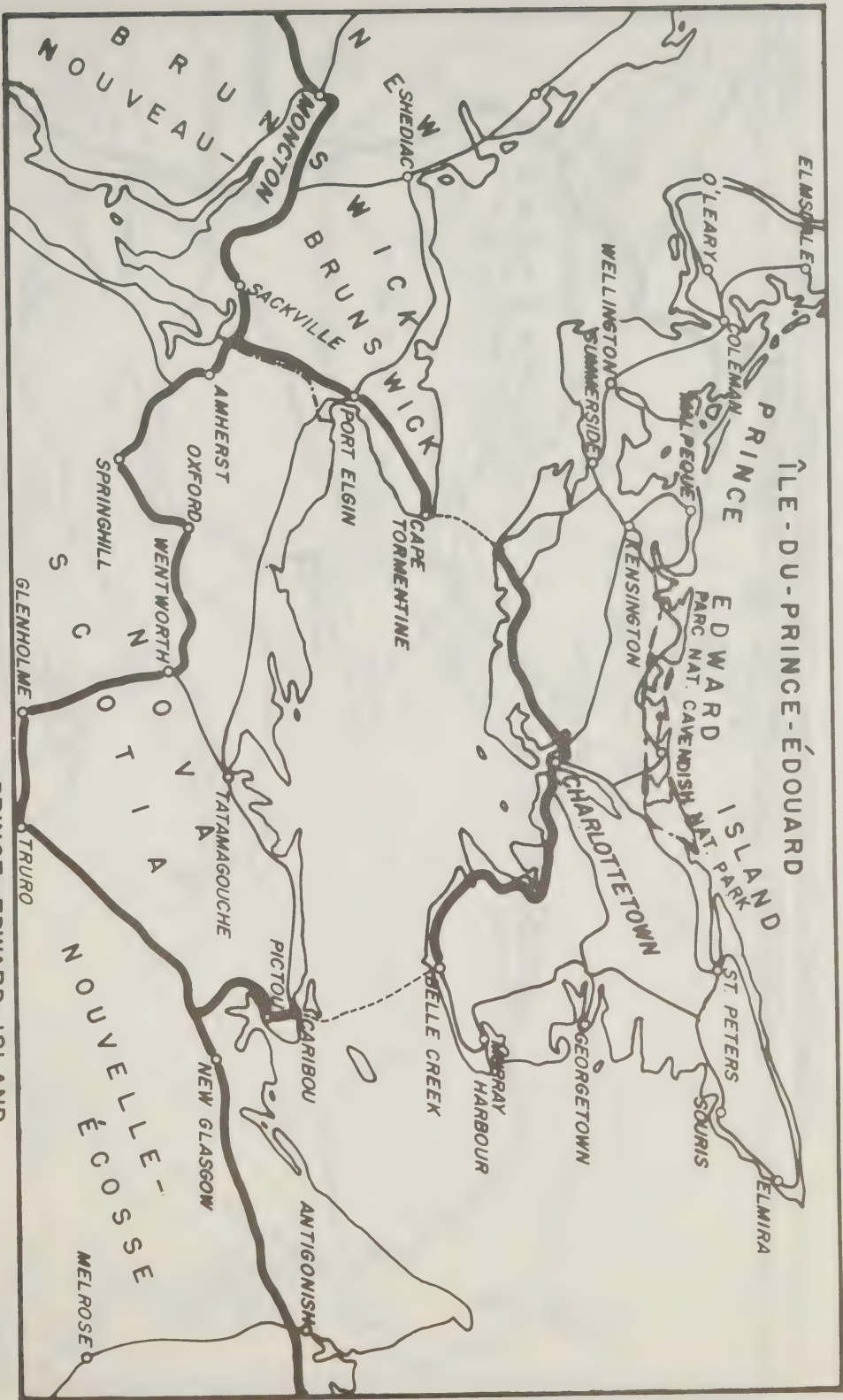
TRANS - CANADA HIGHWAY — NEWFOUNDLAND  
ROUTE TRANSCANADIENNE — TERRE-NEUVE





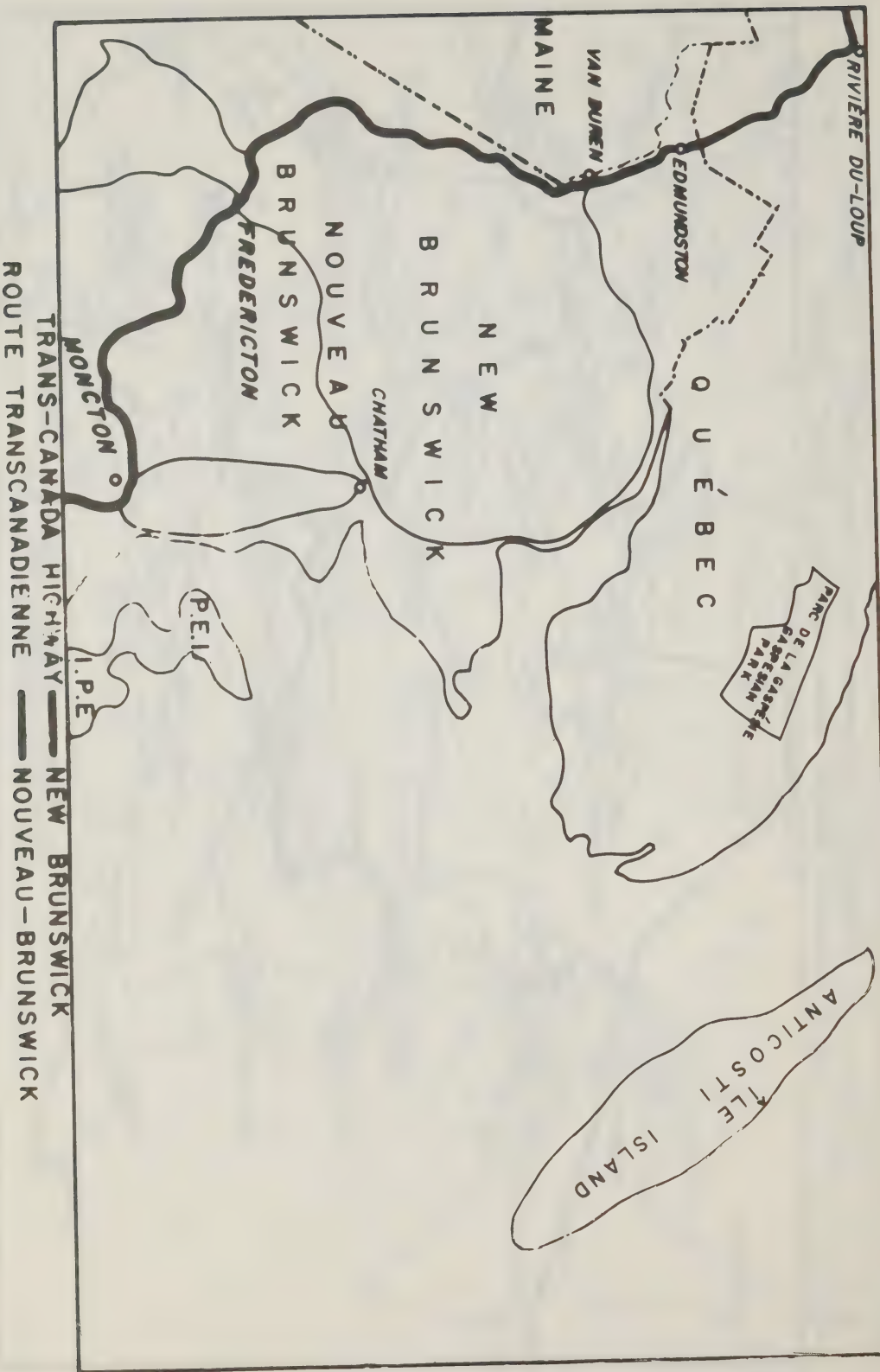
TRANS — CANADA HIGHWAY — NOVA SCOTIA  
ROUTE TRANSCANADIENNE — NOUVELLE — ÉCOSSE





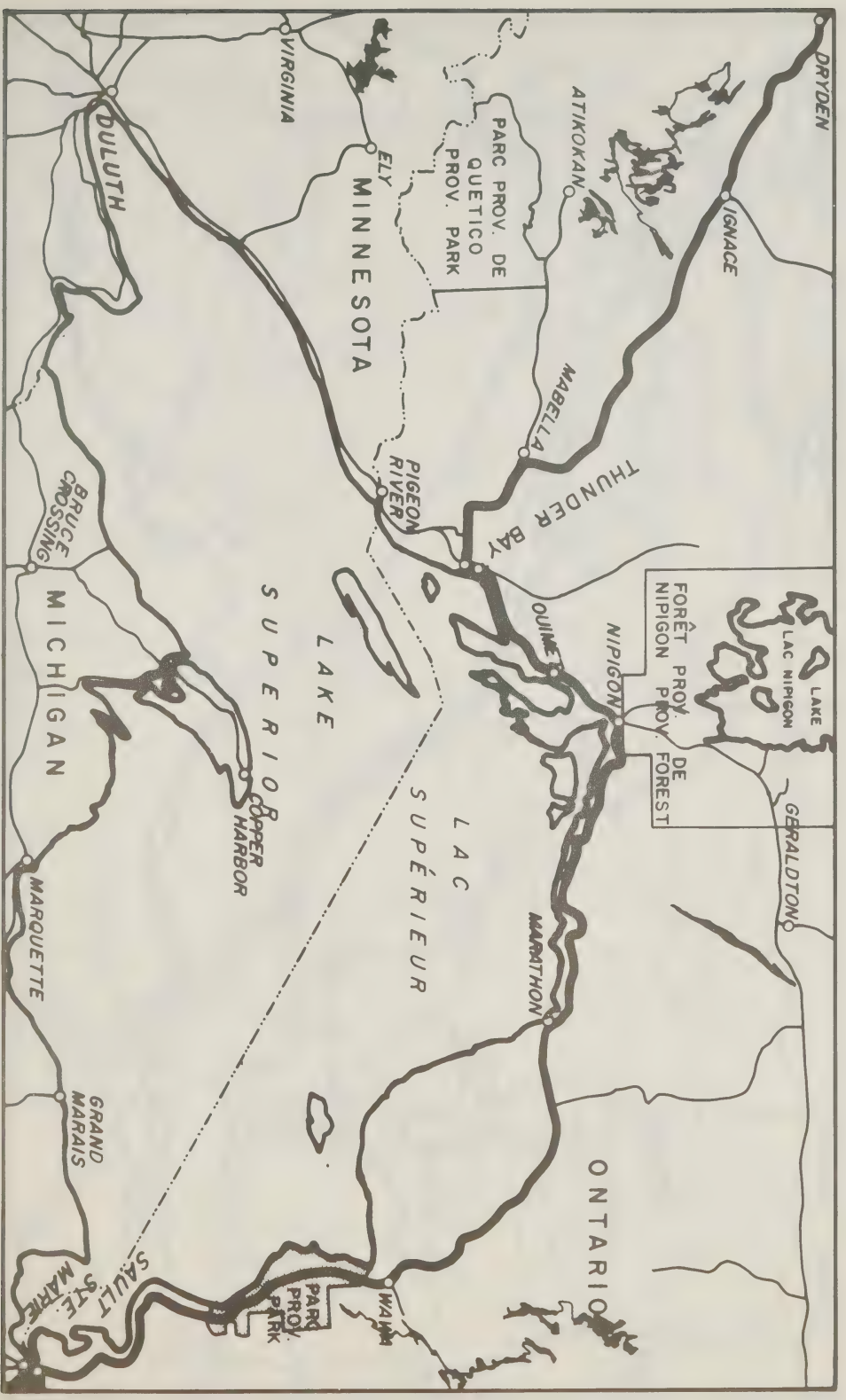
TRANS - CANADA HIGHWAY  
PRINCE EDWARD ISLAND  
ROUTE TRANSCANADIENNE  
ÎLE - DU - PRINCE - ÉDOUARD





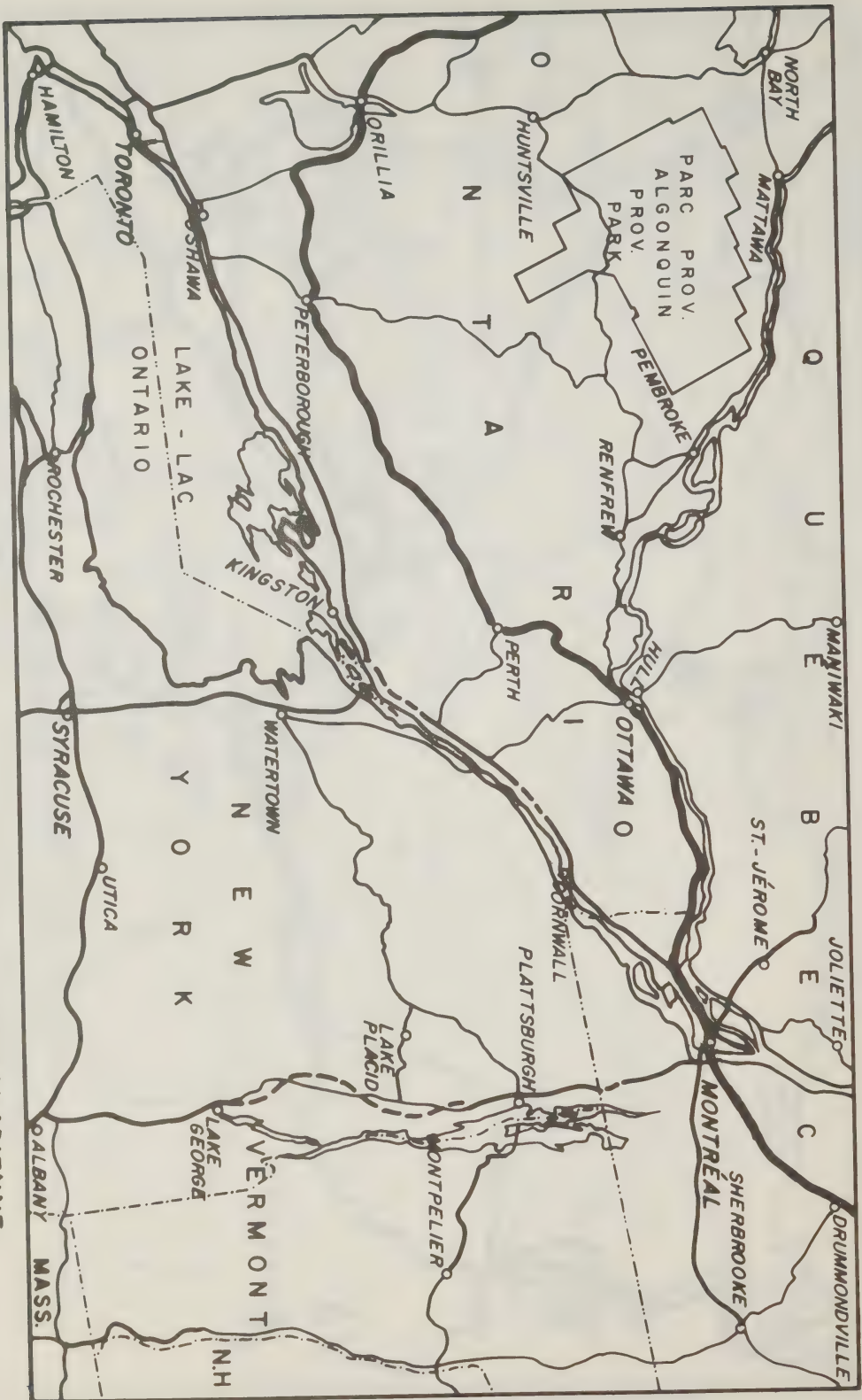


TRANS-CANADA HIGHWAY ——— ONTARIO ——— ROUTE TRANSCANADIENNE



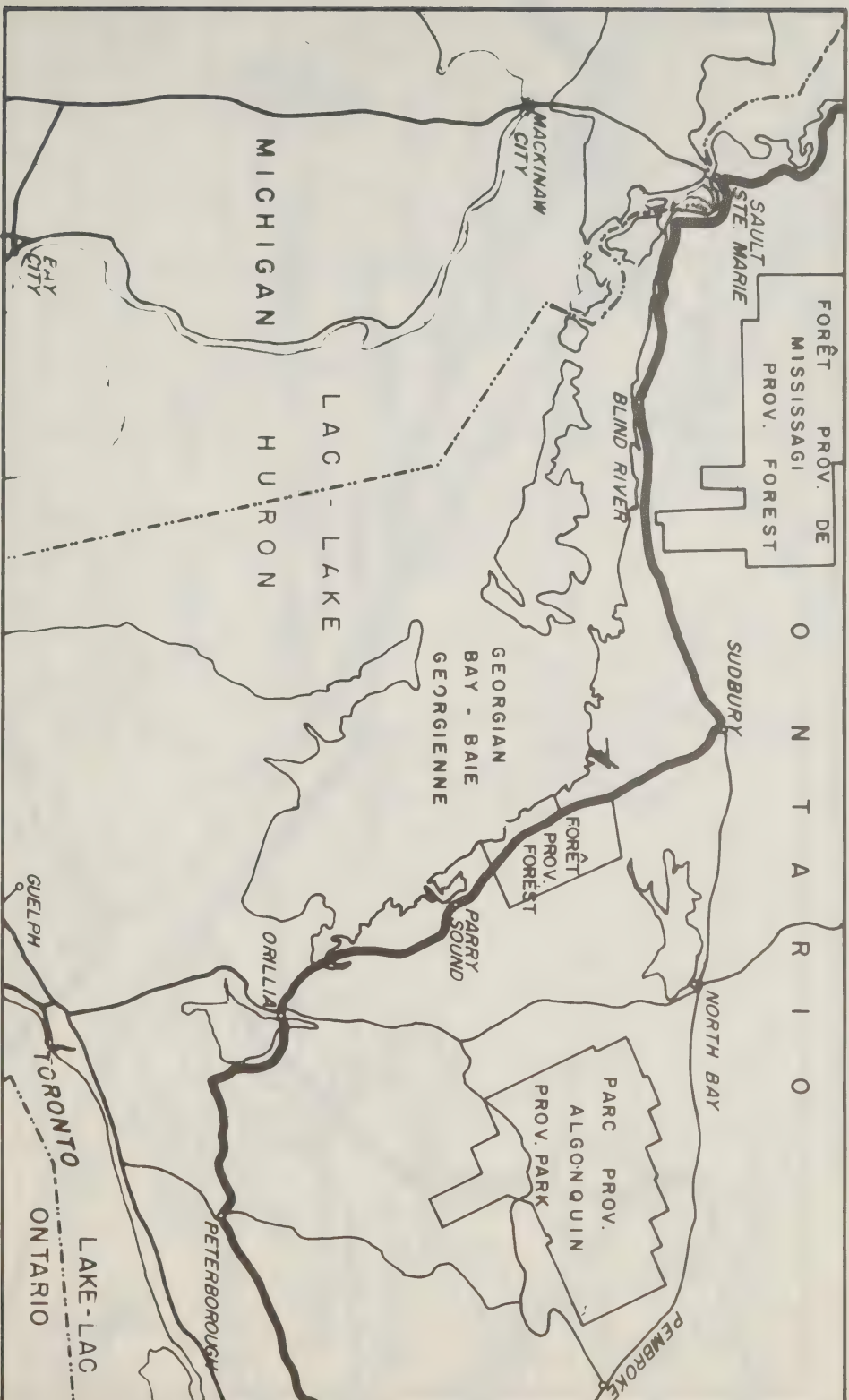


TRANS-CANADA HIGHWAY — ONTARIO — ROUTE TRANSCANADIENNE

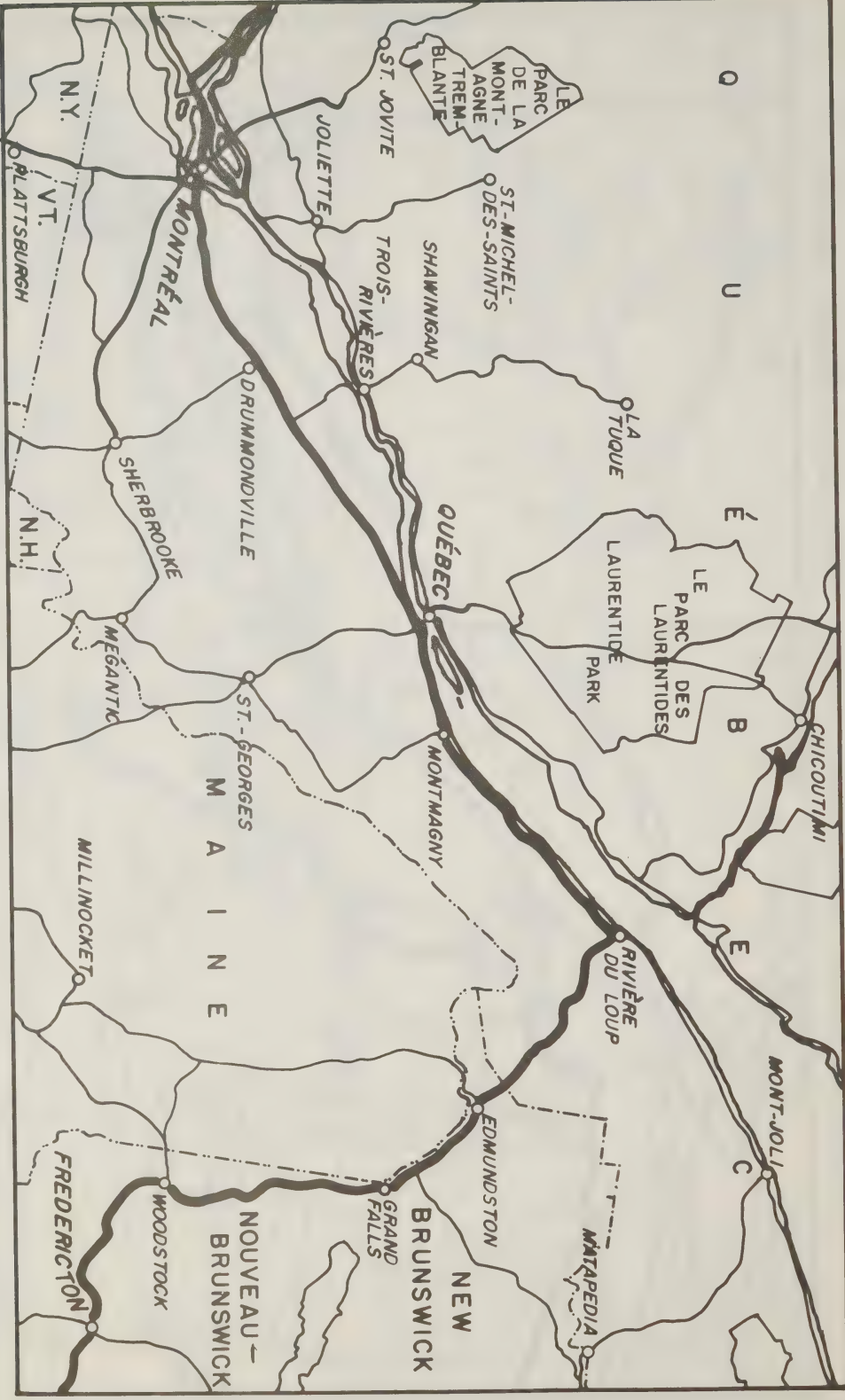




TRANS-CANADA HIGHWAY ——— ONTARIO ——— ROUTE TRANSCANADIENNE

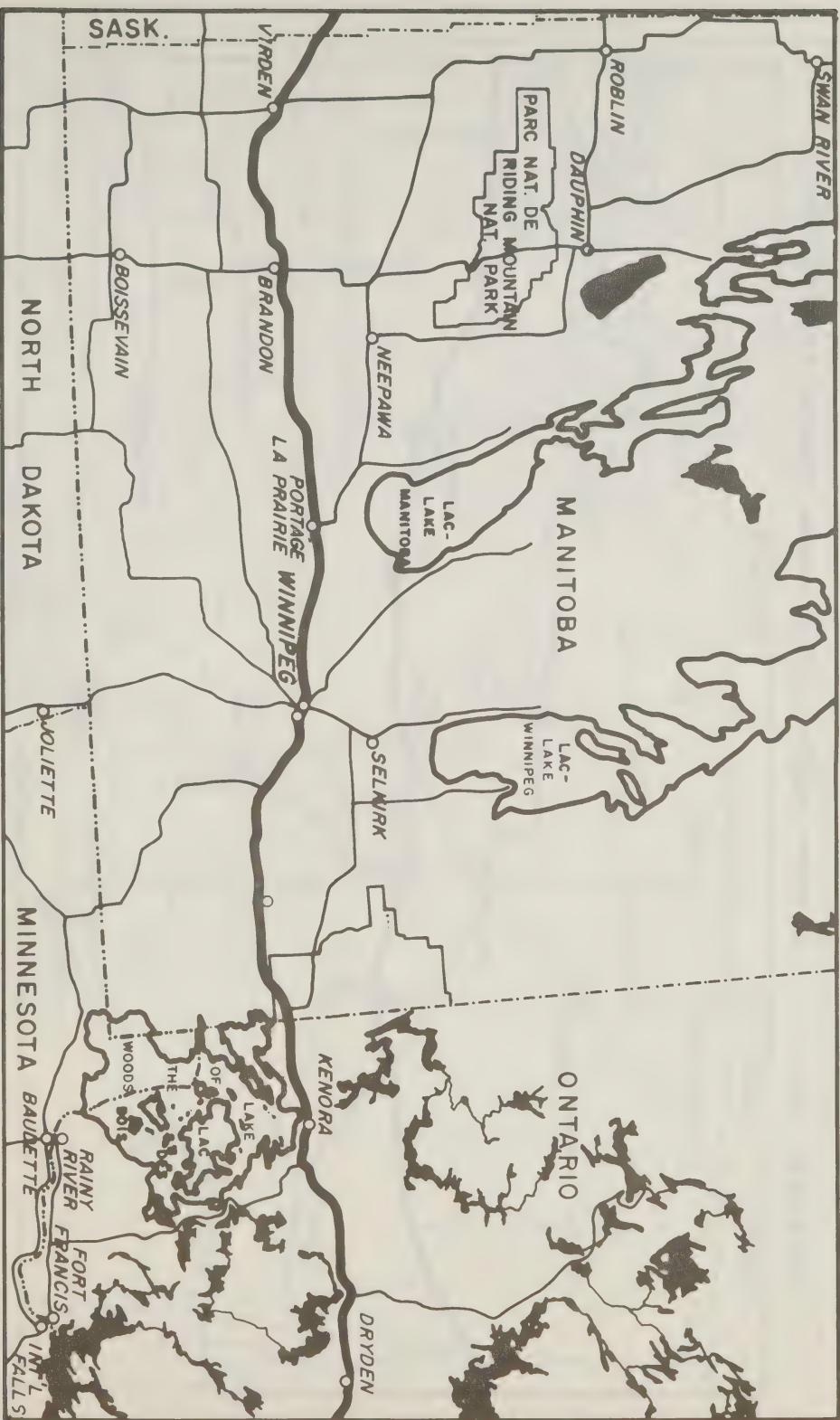






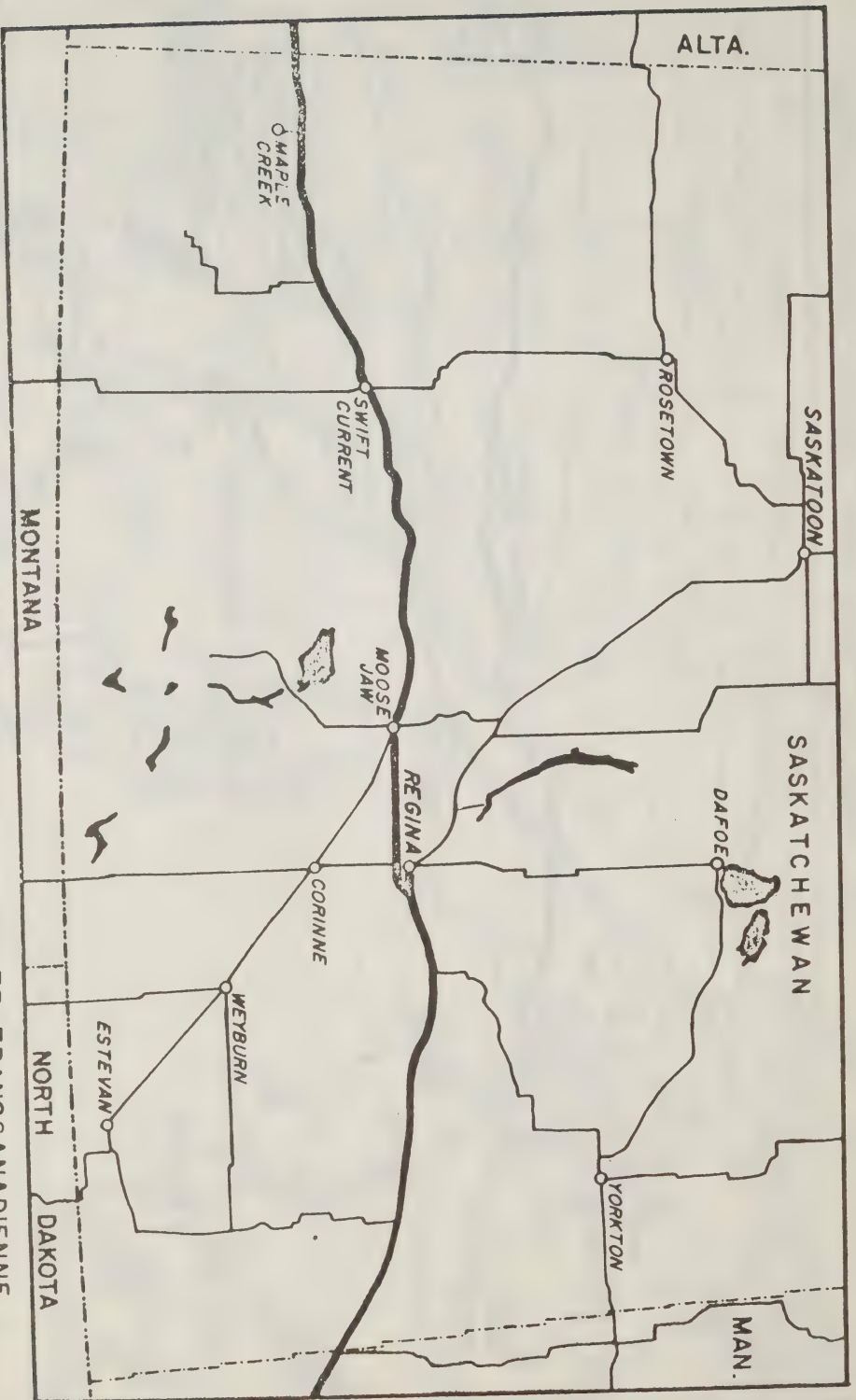
TRANS - CANADA HIGHWAY ——— QUÉBEC ——— ROUTE TRANSCANADIENNE





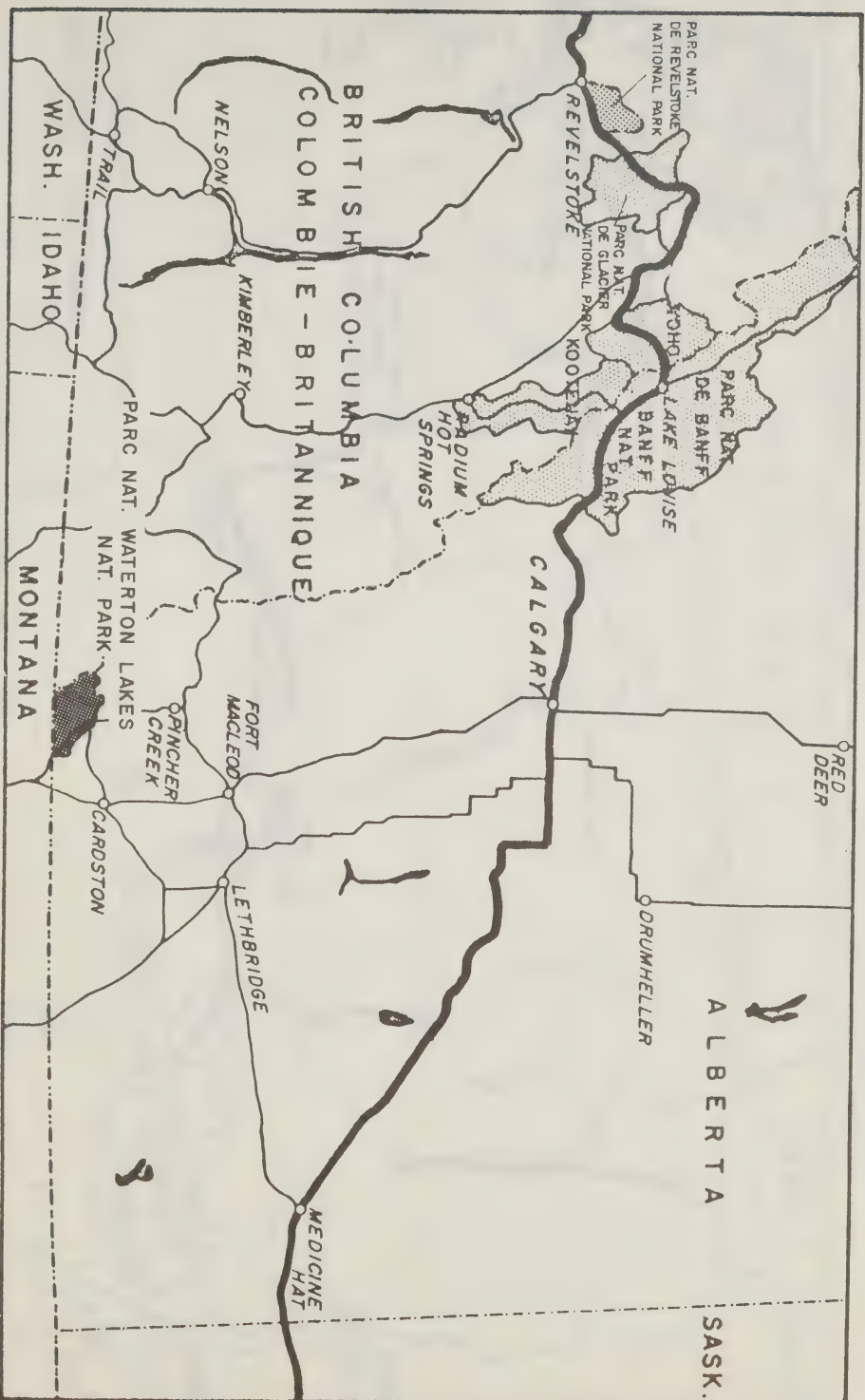
TRANS-CANADA HIGHWAY — MANITOBA — ROUTE TRANSCANADIENNE





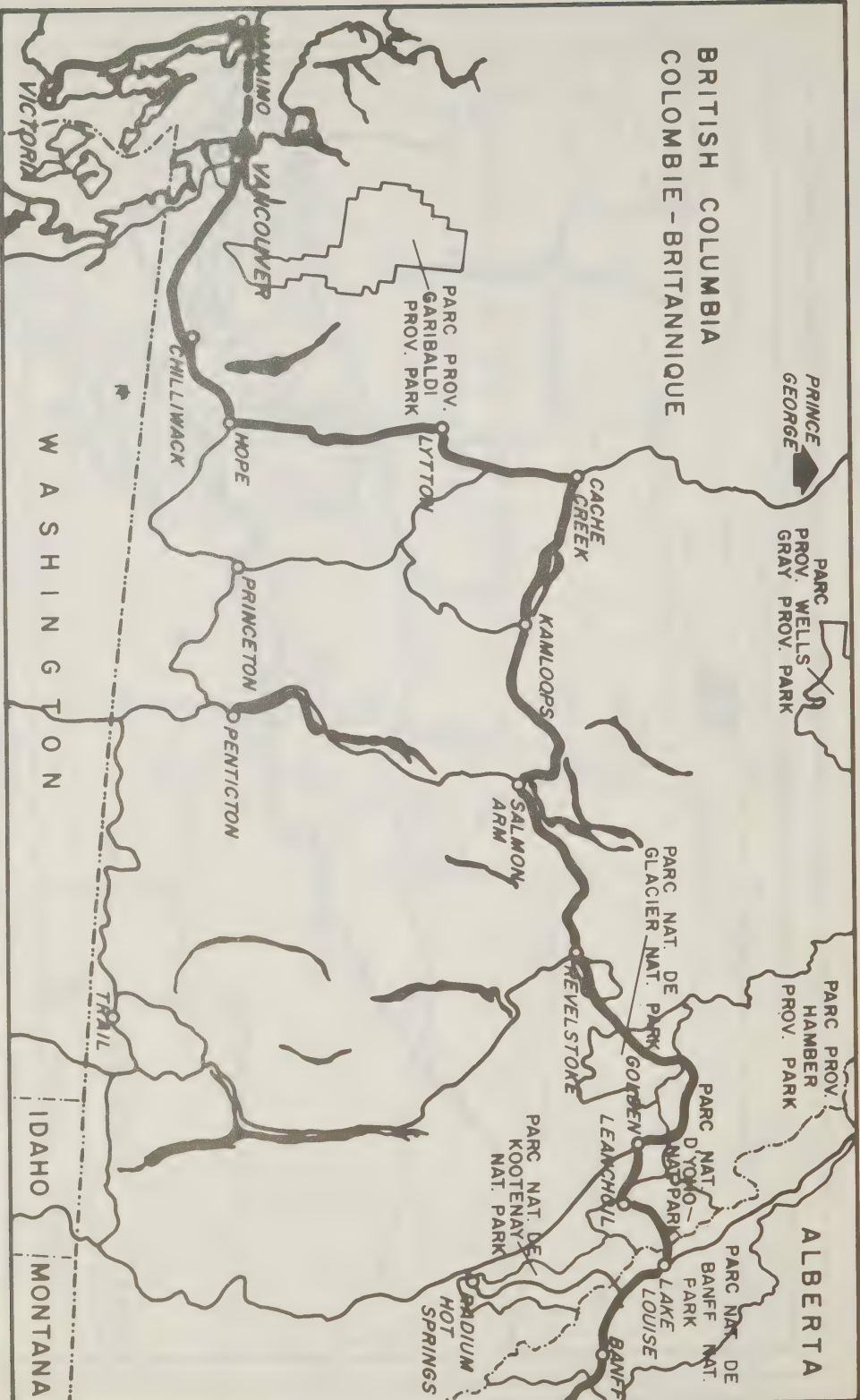
TRANS - CANADA HIGHWAY — SASKATCHEWAN — ROUTE TRANSCANADIENNE







# BRITISH COLUMBIA COLOMBIE-BRITANNIQUE



TRANS-CANADA HIGHWAY  
ROUTE TRANSCANADIENNE

WASHINGTON

IDAHO MONTANA

PRINCE GEORGE

PARC PROV. WELLS PROV. PARK

PARC PROV. HAMBER PROV. PARK

ALBERTA

PARC NAT. DE BANFF NAT. PARK

PARC NAT. DE GLACIER NAT. PARK

PARC NAT. D'YKON - NAT. PARK

PARC NAT. DE KOOTENAY NAT. PARK

PARC PROV. GARIBALDI PROV. PARK

PARADISE HOT SPRINGS

KELOWNA

SALMON ARM

LYTTON

VANCOUVER

VANCOUVER

PRINCETON

HOPE

CHILLIWACK

TRAIL

VICTORIA







## 8. Distances de visibilité

Aux endroits où le terrain le permet, la distance de visibilité horizontale maximum et la distance de visibilité verticale minimum seront de six cents (600) pieds. En d'autres termes, le conducteur d'une voiture pourra voir un objet de dix pouces de hauteur placé sur le revêtement à 600 pieds en avant de lui, lorsque ses yeux se trouveront à quatre (4) pieds et six (6) pouces au-dessus du revêtement.

## 9. Ponts

a) Charge H20-S16.

b) Dégagements supérieurs, sur la pleine largeur entre les bordures, 14 pieds et 6 pouces.

c) Pour les ponts de 30 pieds ou moins de longueur, la chaussée entre les bordures aura la largeur réunie du revêtement et des accotements.

d) Pour les ponts de plus de 30 pieds et jusqu'à 100 pieds de longueur, la chaussée minimum entre les bordures aura 27 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.

e) Pour les ponts de plus de 100 pieds de longueur, la largeur minimum entre les bordures sera de 24 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.



## APPENDICE "A"

### DEVIS GÉNÉRAL DE LA ROUTE

#### 1. Emprise

La largeur minimum de l'emprise sera de cent (100) pieds. Lorsque la route traverse des régions peuplées entraînant ainsi de fortes dépenses, une largeur minimum initiale de soixante-six (66) pieds sera acceptable.

#### 2. Revêtement

- a) La largeur du revêtement sera d'au plus vingt-quatre (24) pieds, sauf lorsque certains ouvrages tels que voies d'accélération et de ralentissement sont approuvés, et d'au moins vingt-deux (22) pieds.
- b) Le revêtement sera d'un type bitumineux-minéral généralement appelé mélange bitumineux malaxé à chaud à l'usine et contenant des éléments triés.
- c) Une fois rendu compact, le revêtement bitumineux-minéral n'aura pas moins de trois (3) pouces d'épaisseur.
- d) Aux endroits où il est opportun de poser un revêtement en béton, l'épaisseur et le type utilisés habituellement par les provinces seront acceptables.

#### 3. Accotements

La largeur des accotements de chaque côté du revêtement sera de dix (10) pieds, lorsqu'il sera économiquement possible de les construire à cette largeur. Des largeurs plus faibles seront acceptables jusqu'à un minimum de cinq (5) pieds lorsque le terrain et (ou) l'économie rendront la chose nécessaire.

#### 4. Obstacles

La distance minimum entre le bord du revêtement et tout obstacle sur les accotements sera d'un (1) pied de moins que la largeur des accotements.

#### 5. Infrastructure en pierre, assise et élévation du niveau de la nappe aquifère

La construction de l'infrastructure en pierre, de l'assise et du système de drainage régularisant l'élévation du niveau de la nappe aquifère sera effectuée de façon que le tout produise une chaussée ayant une capacité portante de charge d'essieu périodique de 18,000 livres.

#### 6. Courbure

La courbure de l'axe du revêtement ne dépassera pas six (6) degrés, sauf aux endroits où le terrain ne le permet pas avec une économie raisonnable. Aux endroits où la chose est possible, on estime qu'il est opportun de réduire la courbure maximum à trois (3) degrés.

#### 7. Pente

La pente de la route sera d'au plus 6 p. 100, sauf dans les cas où la chose sera économiquement impossible, alors que 7 ou 8 p. 100 seront acceptables sur des courtes distances.



TABLEAU No 5 - RÉSUMÉ DES PAIEMENTS FAITS AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

Du 1<sup>er</sup> avril 1969 au 31 mars 1970

Province	Construction préalable	Construction provisoire	Nouvelle Construction	Totaux
Terre-Neuve	—	—	\$ 6,729,397.85	\$ 6,729,397.85
Ile-du-Prince-Édouard	—	—	70,289.25	70,289.25
Nouvelle-Écosse	—	—	6,706,910.37	6,706,910.37
Nouveau-Brunswick	—	—	1,976,489.02	1,976,489.02
Québec	—	—	3,104,763.74	3,104,763.74
Ontario	—	—	4,500,000.00	4,500,000.00
Manitoba	—	—	654,287.89	654,287.89
Saskatchewan	—	—	314,276.09	314,276.09
Alberta	—	—	1,129,268.22	1,129,268.22
Colombie-Britannique	—	—	1,588,262.04	1,588,262.04
Totaux	—	—	\$ 26,773,944.47	\$ 26,773,944.47

Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1970

Province	Construction préalable	Construction provisoire	Nouvelle Construction	Totaux
Terre-Neuve	—	\$ 156,445.23	\$117,684,931.54	\$117,841,376.77
Ile-du-Prince-Édouard	\$ 288,383.09	—	10,484,276.34	10,772,659.43
Nouvelle-Écosse	88,501.37	—	76,810,316.86	76,898,818.23
Nouveau-Brunswick	1,447,800.14	193,576.71	89,624,571.18	91,265,948.03
Québec	—	—	161,690,662.75	161,690,662.75
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	134,159,801.10	138,025,135.37
Manitoba	887,446.75	17,543.26	20,740,462.38	21,645,452.39
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	17,718,292.15	17,992,148.82
Alberta	475,943.78	14,975.87	23,903,679.28	24,394,598.93
Colombie-Britannique	3,190,102.08	692,171.05	118,679,582.27	122,561,855.40
Totaux	\$10,214,473.98	\$1,377,606.29	\$771,496,575.85	\$783,088,656.12*

\*Y compris les montants payés à même les crédits budgétaires et autres postes applicables à la contribution autorisée d'un montant maximal de 825 millions de dollars que prévoit la loi actuelle.



**TABLEAU No 4 - RÉSUMÉ DES ENGAGEMENTS CONTRACTUELS**  
Du 1<sup>er</sup> avril 1969 au 31 mars 1970

Province	Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Terre-Neuve .....	\$ 12,800,000.00	\$ 11,600,000.00
Ile-du-Prince-Édouard .....	—	—
Nouvelle-Écosse .....	1,700,000.00	1,500,000.00
Nouveau-Brunswick .....	3,000,000.00	2,600,000.00
Québec .....	6,700,000.00	2,800,000.00
Ontario .....	11,300,000.00	6,200,000.00
Manitoba .....	1,600,000.00	800,000.00
Saskatchewan .....	400,000.00	200,000.00
Alberta .....	2,200,000.00	1,400,000.00
Colombie-Britannique .....	4,000,000.00	2,000,000.00
<b>Totaux .....</b>	<b>43,700,000.00</b>	<b>29,100,000.00</b>

**Du 12 décembre 1949 au 31 mars 1970**

Province	Montant total des engagements approuvés	Part du Canada
Terre-Neuve .....	\$ 158,600,000.00	\$128,100,000.00
Ile-du-Prince-Édouard .....	15,100,000.00	10,800,000.00
Nouvelle-Écosse .....	94,700,000.00	78,800,000.00
Nouveau-Brunswick .....	119,300,000.00	93,600,000.00
Québec .....	250,200,000.00	176,700,000.00
Ontario .....	262,000,000.00	143,700,000.00
Manitoba .....	37,900,000.00	22,100,000.00
Saskatchewan .....	32,600,000.00	18,700,000.00
Alberta .....	41,800,000.00	25,000,000.00
Colombie-Britannique .....	220,500,000.00	123,900,000.00
<b>Totaux .....</b>	<b>1,232,700,000.00</b>	<b>821,400,000.00</b>

\*Les chiffres de ce tableau tiennent compte du redressement des engagements.



**TABLEAU N° 3 - REVÊTEMENT**  
Du 1<sup>er</sup> avril 1969 au 31 mars 1970

Province			Du 10 décembre 1969 au 31 mars 1970		
Milles de revêtement dont on a approuvé les contrats		Nombre de milles terminés	Milles de revêtement dont on a approuvé les contrats		Nombre de milles terminés
<b>Totaux</b>			<b>Totaux</b>		
Terre-Neuve	—	—	Terre-Neuve	—	—
Ile-du-Prince-Edouard	—	—	Ile-du-Prince-Edouard	—	—
Nouvelle-Ecosse	—	—	Nouvelle-Ecosse	—	—
Nouveau-Brunswick	21	21	Nouveau-Brunswick	34	14
Québec	34	14	Québec	34	19
Ontario	34	5	Ontario	4	—
Manitoba	4	—	Manitoba	—	—
Saskatchewan	—	—	Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—	Alberta	—	—
Colombie-Britannique	—	—	Colombie-Britannique	—	—
Parc Terra Nova	—	—	Parc Terra Nova	—	—
Parcs de Banff et Yoho	—	—	Parcs de Banff et Yoho	—	—
Parcs Glaciers et Revelstoke	—	—	Parcs Glaciers et Revelstoke	—	—
<b>4,553</b>			<b>93</b>		
<b>4,498</b>			<b>59</b>		



**TABEAU No 2 - NIVELLEMENT**  
Du 1<sup>er</sup> avril 1969 au 31 mars 1970

Province	Milles de nivellement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	—	—
Ile-du-Prince-Edouard	—	—
Nouvelle-Ecosse	—	—
Nouveau Brunswick	2	2
Québec	19	27
Ontario	25	29
Manitoba	—	—
Saskatchewan	—	—
Alberta	—	—
Colombie Britannique	—	—
Parc Terra Nova	—	—
Parcs de Banff et Yoho	—	—
Parcs Glacier et Revelstoke	—	—
<b>Totaux</b>	<b>46</b>	<b>58</b>

Du 10 décembre 1949 au 31 mars 1970

Province	Milles de nivellement dont on a approuvé les contrats	Nombre de milles terminés
Terre-Neuve	539	539
Ile-du-Prince-Edouard	71	71
Nouvelle-Ecosse	278	278
Nouveau Brunswick	378	378
Québec	284	247
Ontario	1,319*	1,306
Manitoba	261	261
Saskatchewan	406	406
Alberta	281	281
Colombie-Britannique	550	550
Parc Terra Nova	25	25
Parcs de Banff et Yoho	80	80
Parcs Glacier et Revelstoke	35	35
<b>Totaux</b>	<b>4,507</b>	<b>4,457</b>

\*Les milles de nivellement dont on a approuvé les contrats ne comprennent pas le tronçon de 66 milles aménagé et accepté comme nouvelle construction.



TABLEAU No 1

Nombre total de milles de route désignée

Province	Nombre de milles
Terre-Neuve .....	539*
Île-du-Prince-Édouard .....	71
Nouvelle-Écosse .....	278
Nouveau-Brunswick .....	378*
Québec .....	375*
Ontario .....	1,453
Manitoba .....	310
Saskatchewan .....	406
Alberta .....	282
Colombie-Britannique .....	552
Parcs nationaux .....	140
<b>Total .....</b>	<b>4,784</b>

\* Les chiffres de l'année précédente qui indiquaient le nombre total de milles de route désignée ont été légèrement modifiés par suite de l'aménagement de nouveaux tronçons de la route, ce qui a permis de déterminer précisément le nombre total de milles.



Aux termes de la Loi modifiée, de nouvelles conventions étaient conclues avec chacune des provinces participantes. Ces conventions stipulaient que la route devait être terminée pour le 31 décembre 1960 en conformité des dispositions du devis général et qu'elle devait répondre aux normes d'une bonne route revêtue en dur. Cette dernière stipulation écartait la nécessité pour une province de reconstruire des tronçons de la route qui étaient déjà revêtus selon les normes provinciales satisfaisantes et permettait d'accélérer le travail aux tronçons où la reconstruction et le revêtement s'imposaient le plus.

De nouvelles lois promulguées en 1959 et en 1960 prolongaient la période de construction jusqu'au 31 décembre 1963 et portaient la contribution du Canada à un maximum de 400 millions de dollars.

L'Administration provinciale du Québec a signé la convention sur la route transcanadienne le 27 octobre 1960.

En 1963, le Parlement a autorisé que la période de construction soit prolongée jusqu'au 31 décembre 1967 et que la contribution fédérale soit portée à 625 millions de dollars. Il prévoyait également dans le cadre de cette autorisation que le Canada assumerait 90 p. 100 des frais de construction de la route dans les provinces atlantiques à compter du 1<sup>er</sup> avril 1963.

En 1966, une nouvelle prolongation portant la date d'achèvement au 31 décembre 1970 était autorisée et la contribution maximale de l'Administration fédérale était portée à 825 millions de dollars.

## ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Au 31 mars 1970, la route transcanadienne qui va d'un océan à l'autre était pourvue d'un revêtement sur toute sa longueur, soit 4,784 miles, sauf aux endroits où des travaux d'amélioration selon les normes établies, de modification du tracé ou autres étaient en voie d'exécution. Les travaux se poursuivaient encore aux fins principalement d'améliorer certaines parties de la route afin que celle-ci soit conforme aux normes établies et énoncées à la page 16 du devis. L'Administration fédérale pour l'année financière se chiffre à \$26,773,944.47. La valeur totale des travaux approuvés depuis la mise à exécution du projet s'élève maintenant à \$1,232,727,836.90.

## ROUTE TRANSCANADIENNE TRAVERSANT LES PARCS NATIONAUX

Le ministère des Travaux publics a été chargé de l'aménagement de quelque 140 miles de la route transcanadienne dans les limites de cinq parcs nationaux, soit Revelstoke, Glacier, Yoho et Banff, dans les montagnes de l'Ouest, et Terra Nova, à Terre-Neuve.

## STATISTIQUE DE LA ROUTE

Les tableaux qui suivent donnent un relevé statistique de l'état d'avancement des travaux de la route depuis le 10 décembre 1949 jusqu'au 31 mars 1970 et plus particulièrement en ce qui concerne l'année à l'étude.



## LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

Lors de l'adoption de la Loi sur la route transcanadienne en 1949, le projet d'aménagement de la route était mis en oeuvre et au 31 mars 1970 en est maintenant à sa dernière année, puisque la convention stipule que les travaux doivent être terminés le 31 décembre 1970.

Voyager au Canada d'un océan à l'autre a toujours constitué un énorme problème, étant donné que la topographie du pays s'établissait surtout dans une direction allant du nord au sud. Toutefois les grandes concentrations démographiques étant réparties le long de la frontière sud, les réseaux de transport doivent nécessairement s'étendre de l'est à l'ouest.

L'aménagement du chemin de fer du Pacifique-Canadien avait permis d'établir le premier réseau de transport transcontinental mais l'avènement de l'automobile a fait prendre conscience du fait qu'il faudrait éventuellement construire une route transcontinentale.

En 1948, l'Administration fédérale estimait que le temps était propice à l'étude d'un projet d'aménagement d'une route transcontinentale. Des réunions furent tenues entre l'Administration fédérale et celle des provinces et à la suite de ces réunions, le Parlement adoptait à l'unanimité en 1949 (2<sup>e</sup> session) ("Une Loi favorisant et aidant la construction d'une route transcanadienne", laquelle recevait la sanction royale le 10 décembre 1949.

Aux termes de cette Loi, l'Administration fédérale avait l'autorisation de conclure avec chacune des dix provinces une convention visant la construction de la route transcanadienne. Le 24 avril 1950, les provinces de l'Île-du-Prince-Édouard, de l'Ontario, du Manitoba, du Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique signaient la première convention sur la route transcanadienne. La province de Terre-Neuve signalait le 23 juin 1950 et la province de la Nouvelle-Écosse, le 15 mai 1952.

La Loi de 1949, ainsi que les conventions entre l'Administration fédérale et les Administrations provinciales qui ont suivi, prévoyaient pour le 9 décembre 1956 l'aménagement d'une route revêtue en dur qui traverserait tout le pays. Il était également prévu que le Canada contribuerait 50 p. 100 du coût de toute construction nouvelle et un montant ne dépassant pas la moitié des frais assumés pour des tronçons de la route antérieurement aménagés et qui pouvaient être considérés comme faisant partie de la route transcanadienne. La contribution totale du Canada aux termes de la Loi de 1949 ne devait pas dépasser la somme de 150 millions de dollars.

La Loi de 1949 prévoyait également que l'Administration fédérale devait assumer les frais d'aménagement des tronçons de la route dans les limites des parcs nationaux.

Les travaux démarraient lentement en 1950 et bien que la construction se soit ensuivie pour suivie à un rythme accéléré, la plupart des provinces éprouvaient des difficultés à affecter, dans le cadre de leur budget annuel, les sommes nécessaires aux travaux qui auraient permis l'achèvement de la route dans le délai de sept ans stipulé à la Loi de 1949. Au cours d'entretiens entre les deux administrations était débattue la question du nombre de milles non terminés et une modification était apportée, en 1956, à la Loi sur la route transcanadienne. Cette modification visait la contribution du Canada et autorisait un apport contributif supplémentaire de 40 p. 100 à l'égard d'un dixième du nombre de milles de la route dans chaque province. La contribution fédérale était portée à 250 millions de dollars et la période de construction prolongée jusqu'au 31 décembre 1960.







## TABLE DES MATIÈRES

Loi sur la route transcanadienne  
État d'avancement de la construction

Route transcanadienne traversant les parcs nationaux

Statistique de la route

Tableau 1 – Nombre de milles, etc.

Tableau 2 – Nivellement

Tableau 3 – Revêtement

Tableau 4 – Résumé des engagements contractuels

Tableau 5 – Résumé des paiements faits aux gouvernements  
provinciaux

Appendices

A – Devis général

B – Cartes de la Route







L'honorable ARTHUR LAING, C.P., député  
Ministre des Travaux publics  
Ottawa

*Monsieur le Ministre,*

J'ai l'honneur de vous soumettre le vingt-et-unième  
rapport annuel sur les travaux exécutés en  
conformité de la Loi sur la route transcanadienne,  
chapitre 269, Statuts revisés du Canada (1952),  
pour l'année financière terminée le 31 mars 1970.  
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre,  
l'expression de mes sentiments distingués.

*Le Sous-ministre,*

JOHN A. MacDONALD







ARTHUR LAING

*Le ministre des Travaux publics,*

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'assurance  
de ma considération la plus distinguée.

terminée le 31 mars 1970.

du Canada (1952), pour l'année financière  
transcanadienne, chapitre 269, Statuts révisés  
exécutés en conformité de la Loi sur la route  
Excellence le rapport annuel sur les travaux

Le sous-signé à l'honneur de présenter à Votre

*Excellence,*

Canada

Gouverneur général et Commandant en chef du

Roland Michener

le très honorable

Son Excellence







MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

# RAPPORT ANNUEL

TRAVAUX EXÉCUTÉS EN CONFORMITÉ DE

## LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE

31 MARS 1970

Publication autorisée par  
L'HONORABLE Arthur Laing  
Ministre des Travaux publics  
OTTAWA







Rapport annuel  
pour l'année financière  
terminée le 31 mars  
1970



Ministère des Travaux publics  
CANADA

# ROUTE TRANSCANADIENNE





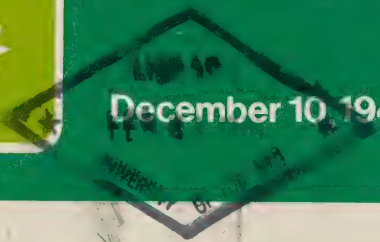
AI PW41  
A55

Publications  
Cover



# Final Report under The Trans-Canada Highway Act

December 10, 1949 to May 31, 1971



*Final Report under the Trans-Canada Highway Act*



Public Works  
Canada

Travaux publics  
Canada







Canada  
DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS

# ANNUAL REPORT

PROCEEDINGS UNDER

## THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT

FOR THE PERIOD

DECEMBER 10, 1949 to MAY 31, 1971

Issued under the Authority of the  
HONOURABLE ARTHUR LAING  
Minister of Public Works  
OTTAWA









His Excellency the Right Honourable

ROLAND MICHENER

Governor-General and Commander-in-Chief of  
Canada

*May it please Your Excellency:*

The undersigned has the honour to lay before Your  
Excellency the Annual Report of Proceedings under  
the Trans-Canada Highway Act, Chapter 269, Revised  
Statutes of Canada (1952), for the period December  
10, 1949 to May 31, 1971.

Respectfully submitted,

ARTHUR LAING

*Minister of Public Works*







The Honourable ARTHUR LAING  
Minister of Public Works  
Ottawa

*Sir:*

I have the honour to submit the twenty-first  
Annual Report of Proceedings under the  
Trans-Canada Highway Act, Chapter 269,  
Revised Statutes of Canada (1952), for the  
period December 10, 1949 to May 31, 1971.

Your obedient servant,  
JOHN A. MACDONALD  
*Deputy Minister*







## CONTENTS

The Trans-Canada Highway Act	9
Total Highway Cost	9
World's Longest Highway	9
Urban Centres Served	11
Official Opening	12
Avalanche Control	12
Muskeg, Gumbo and Rock	13
Pioneering the Highway	14
First Complete Crossing by Road	14
Appendix	15
General Specifications of the Highway	
Maps of Route	







## **REPORT OF PROCEEDINGS UNDER THE TRANS-CANADA HIGHWAY ACT**

FOR THE PERIOD DECEMBER 10, 1949, TO MAY 31, 1971.

### **The Trans-Canada Highway Act**

"An act to encourage and to assist in the construction of a Trans-Canada Highway" more simply "The Trans-Canada Highway Act," became law on December 10, 1949, and was to remain in effect for seven years after that date. The original legislation placed a ceiling of \$150,000,000 on the federal contributions to be paid to the provinces and a limit of 50 per cent of the cost of construction.

Subsequent amendments extended the life of the act to December 31, 1970, and eventually increased the ceiling of the federal payments to \$825,000,000. Final payments were made to the provinces under the act by May 31, 1971.

The original agreements covering the construction of the Highway were executed on April 25, 1950, with the Provinces of Ontario, Manitoba, British Columbia, Prince Edward Island, Saskatchewan and Alberta. The Province of New Brunswick signed on May 27, 1950, the province of Newfoundland on June 27, 1950, the Province of Nova Scotia on May 15, 1952 and, following the passage of legislation extending the construction period beyond the original objective of December 9, 1956, the province of Quebec entered into the Trans-Canada agreement on October 27, 1960.

The original act of 1949 not only provided for the federal government sharing costs equally with the provinces but provided that the entire cost of construction of those portions of the highway passing through national parks would be entirely a federal responsibility.

Administration of the Trans-Canada Highway Act was at first the responsibility of the Department of Resources and Development. This responsibility was transferred to the Department of Public Works in September 1953. "An act to amend the Trans-Canada Act", assented to on June 7, 1956, took cognizance of the great variation in construction costs of different sections of the highway by providing, over and above the original 50 per cent federal contributions, an additional 40 per cent to each province of one-tenth of the mileage.

This legislation also increased the ceiling of the federal share to \$250,000,000 and the deadline was extended to December 31, 1960.

The 1956 amendment grew out of a federal-provincial conference held in November, 1955, to discuss the uncompleted mileage.

Further legislation was passed in 1959 and 1960, extending the construction period to December 31, 1963, and increasing the authorized federal contribution to \$400,000,000.

Then, in 1963, the construction period was again extended, this time to December 31, 1967, and the federal share increased to \$625,000,000. A final extension of the construction period to December 31, 1970, and an increase to the maximum federal contribution to \$825,000,000 was authorized in legislation passed in 1966.

### **Total Highway Cost**

Final payments to the provinces which had been made by May 31, 1971, were within a few dollars of the authorized ceiling and totaled \$824,999,950. In addition to this amount the federal government spent \$76,604,668 in those portions of the highway within the boundaries of national parks. Thus, the total cost of the highway to the federal government, by the time outstanding accounts were settled exceeded \$900,000,000.

The total commitment for construction of the highway, a sum indicating costs incurred by the provinces and including Canada's share of nearly \$825,000,000, between December 10, 1949, and December 31, 1970, came to some \$1,400,000,000.

### **The World's Longest Highway**

In return for this expenditure of almost one and a half billion dollars, Canada has the longest paved highway in the world, passing through some of the most spectacular mountain scenery to be found, through and around busy sites, along lakes and rivers, through pastoral settings and across the seemingly limitless prairies.



**TABLE 1**  
**SUMMARY OF PAYMENTS TO PROVINCIAL GOVERNMENTS**

1 April 1970 to 31 May 1971

Province	New Construction
Newfoundland	\$ 9,606,951.00
Prince Edward Island	87,799.15
Nova Scotia	1,455,604.30
New Brunswick	4,152,779.01
Quebec	13,608,103.27
Ontario	8,004,650.83
Manitoba	946,749.24
Saskatchewan	1,263,517.82
Alberta	916,273.34
British Columbia	1,868,866.45
Totals	\$41,911,294.41

10 December 1949 to 31 May 1971

Province	Prior Construction	Interim Construction	New Construction	Totals
Newfoundland	—	\$ 156,445.23	\$127,291,882.54	\$127,448,327.77
Prince Edward Island	\$ 288,383.09	—	10,572,075.45	10,860,458.54
Nova Scotia	88,501.37	—	78,265,921.16	78,354,422.53
New Brunswick	447,800.14	193,576.71	93,777,350.23	95,418,727.08
Quebec	—	—	175,298,766.02	175,298,766.02
Ontario	3,565,543.48	299,790.79	142,164,451.93	146,029,786.20
Manitoba	887,446.75	17,543.26	21,687,211.62	22,592,201.63
Saskatchewan	270,753.29	3,103.38	18,981,809.97	19,255,666.64
Alberta	475,943.78	14,975.87	24,819,952.62	25,310,872.27
British Columbia	3,190,102.08	692,171.05	120,548,448.72	124,430,721.85
Totals	\$10,214,473.98	\$1,377,606.29	\$813,407,870.26	\$824,999,950.53



Construction of the Trans-Canada highway was no easy task. The Canadian Shield north of Lake Superior, Newfoundland's rocky terrain and the towering Rocky Mountains offered formidable barriers.

Since the days of the fur trade, the extension of means of communication across vast distances has been of vital concern to Canada, the more so since the normal economic patterns and travel routes tend to lie in a north and south direction in much of the country, rather than paralleling what is for the most part an arbitrary and artificial boundary line between this country and the United States of America.

Water routes were first followed by primitive roads. Then came the great achievement of a trans-continental railway, which gave the first real assurance that Canada could exist as an independent and unified country.

Highway and road construction in Canada is primarily a provincial responsibility. However, the federal Government, as far back as 1919, showed an interest in sharing in the construction highways to tap the country's land and mineral resources. Nothing the federal government had previously done matched in extent and cost the prospect of building a highway almost 5,000 miles long from Newfoundland to Vancouver Island through all 10 provinces.

The actual construction was done by the provinces except for these portions within national parks, but design, tender calls, contract awards and construction were subject to review by federal authorities and arrangements were made for federal inspection of the work as it proceeded.

Because of revisions of route as construction proceeded to provide better grades or bypass urban centres the mileage total for the highway has varied from the original route proposed. The following table shows the mileages reported at the termination of the Trans-Canada Highway legislation. (See Table 2)

TABLE 2  
TOTAL MILEAGE OF DESIGNATED ROUTE

Province	Total Mileage
Newfoundland	539
Prince Edward Island	71
Nova Scotia	278
New Brunswick	378
Quebec	375
Ontario	1,453
Manitoba	310
Saskatchewan	406
Alberta	282
British Columbia	552
National Parks:	
Terra Nova	25
Banff and Yoho	80
Glacier and Revelstoke	35
Totals	4,784

### Urban Centres Served

Important urban centres which are found along the highway between the terminals at Victoria, B.C., and St. John's, Nfld., include Nanaimo, Vancouver, New Westminster, Kamloops and Revelstoke, in British Columbia; Banff, Calgary and Medicine Hat, in Alberta; Swift Current, Moose Jaw and Regina, in Saskatchewan; Brandon, Portage de Prairie and Winnipeg, in Manitoba; Kenora, Thunder Bay, Orillia, Peterborough and Ottawa, in Ontario; Montreal, Levis and Riviere du Loups, in Quebec; Fredericton and Moncton, in New Brunswick; Charlottetown, P.E.I.; Truro and North Sydney, in Nova Scotia, and Corner Brook and Gander in Newfoundland.



The route is broken by ferry routes, linking Newfoundland and Nova Scotia, Prince Edward Island with the mainland, and the western mainland terminus in British Columbia with Vancouver Island. In Nova Scotia, Cape Breton Island is joined to the rest of the province by the Canso Causeway, 4,000 feet long which was built as a project separate from the Trans-Canada Highway.

Many stretches of the highway exceed the requirements set out in the specifications for the highway (See Appendix ). Where practical from the standpoints of cost and location, the standard right of way is 100 feet wide, with a pavement width of 24 feet. In the vicinity of Vancouver, Calgary and Montreal, for example, the highway follows the route of modern multi-laned limited access highways for considerable distances, the provinces being responsible for costs of additional lanes.

### **Official Opening**

The official opening of the Trans-Canada Highway took place on September 3, 1962, in Rogers Pass, the back drop to the ceremony being the lofty snow-covered peaks of Glacier National Park. The significance of the opening was not that the highway was physically completed, but that a formidable gap in the chosen route had been closed and that the site of the ceremony was not far from the site of another historic opening ceremony at Craigellachie, B.C., where in 1885 Sir Donald Smith drove the last spike in the Canadian Pacific Railways trans-continental line. Neither ceremony implied that the work was done but then both meant that the routes were open for use and both ceremonies took place in a portion of the route where the greatest obstacles to construction were encountered.

A brochure prepared in connection with the 1962 official opening of the highway had the following to say on the Rogers Pass portion of the route and the steps taken to control avalanches:

"The route through Glacier National Park from the viewpoint of the engineer as well as the tourist, is the "Showplace" of the entire Trans-Canada Highway. Here, the Highway clings to the mountainsides as it cuts through the heart of the towering Selkirks and provides motorists with some of the most magnificent scenery to be found anywhere in the world. And when you combine towering mountains with heavy snowfall, the result is dangerous avalanches. However, this danger has been well taken care of by the ingenuity of the highway builders who have designed and constructed in the area a unique system of avalanche defences. The result is a standard of safety at least as high as that for the best mountain highways in the world. The route is fully protected from avalanches of known intensity and should a slide of unexpected severity occur, an elaborate system of warnings will give sufficient time for the route to be closed before any real danger exists.

"The mountain route from Golden to Revelstoke traverses Rogers Pass and 27.3 miles of it lie within the boundaries of Glacier National Park. Here, the work is entirely a Federal responsibility and the Department of Public Works has spent \$24,000,000 constructing this section of the Trans-Canada Highway. Of that amount, over \$3,000,000 has been for avalanche defences.

### **Avalanche Control**

"In Glacier National Park, the average snowfall is 340 inches each season and in the winter of 1953-54, it reached a record total of 645 inches or almost 54 feet of snow. Little wonder the avalanche potential is high. The 27-mile route of the Highway is lined by massive snow-laden peaks that rise to over 10,000 feet in height.

"On less important roads through such terrain, there is a simple answer to the snow-slide problem. When the avalanche potential is high they simply close the route to traffic until the danger period is over. Then the highway is cleared of snow and the road is opened again until the next threat occurs. Such an arrangement did not satisfy the builders of the Trans-Canada Highway. Construction standards for the nation's "main street" called for an all-weather, all-season transportation system providing a maximum of safety and a minimum of interference from snow-blocked roads. In 1953, foreseeing the possibility that the Highway might follow the short route through Rogers Pass, Department of Public Works engineers began gathering snow and avalanche data in the Glacier area.

"When the route was definitely accepted in 1956, an Avalanche Research Group, which included scientific experts on snow conditions from the National Research Council, was set up to study the problem. This group had three main responsibilities. It was their job to locate each avalanche zone; to recommend the most practical and economical form of defence; and to establish an avalanche forecasting system.

"The task was anything but easy. A great part of the work, and all at high altitudes, had to be done on skis. This was often dangerous because of the ever-present risk of being trapped by slides. On more than one occasion,



parties of scientists and engineers were engulfed and had to be dug out by rescuers, luckily with no serious results.

"The foresight in establishing an Avalanche Research Group at Glacier, well in advance of the actual construction of this section of the Highway has paid off in big financial savings. The original estimate of 5,000 feet of expensive snow sheds within the park was cut down to 2,700 feet without in any way reducing the safety factor.

"This has been accomplished by a "defence in depth" method. Various types of protection have been built on the avalanche routes to break up or divert snow slides long before they reach the Trans-Canada right-of-way. These have worked so successfully that only where the avalanche potential is most severe are snow sheds (still the most effective form of protection) necessary.

"Perhaps the most successful of these new defences are earth mounds built on the principle of the concrete "dragon's teeth" used against armoured fighting vehicles during the second world war. These cone-shaped hills, 12 to 25 feet high, are built in series with their dimensions and pattern depending on the terrain and the anticipated snow movement. The mounds act as a breaking obstacle in the path of an avalanche and also tend to perpetuate themselves by building up piles of snow which act as further defences. As a result of study and observation by the group, a total of 170 mounds have been built at Glacier in six different locations.

"Another protective measure is the bench defence. These are dug into the side of the mountain to catch the snow slide and hold it. Some are 1,000 feet long and 150 feet wide with a ten-foot high lip at the outer edge. They require more maintenance than mounds because they must be cleared periodically of accumulated snow.

"Diverting dams have two functions. The first is to change the direction of an avalanche so that it does not reach the Highway; the second is to restrict the width of a slide thus reducing the length of a snow shed. These dams are made of earth and are from 20 to 25 feet high. Seven avalanche zones are protected by dams in Glacier.

"Two other methods of avalanche defence were included in the overall protective system. Permanent emplacements have been constructed from which gunners of the Canadian Army can lob mortar shells into known trigger zones to start a controlled avalanche before the snow build-up becomes dangerous. The pre-planting of explosives to be set off by remote control is also used, but has a limited application because grizzly bears in the area have developed an appetite for the explosive charges. So far at least, there has been no evidence of ill effects on the grizzlies.

"Engineers do not claim that the Trans-Canada Highway in Glacier National Park will never be blocked by snow. But they do expect these occasions to be reduced to a minimum. With modern snow-clearing equipment and no avalanche defences the road would be closed to traffic for 75 days between November and May in a normal winter. As a result of the protective measures recommended and developed by the Department of Public Works, it is estimated that closures if they occur at all, will be of short duration and over a whole winter, will not total more than 12 days."

Avalanches may have been the most spectacular obstacles to the construction of the highway, but there were other formidable difficulties to be overcome. Beginning in 1950, a mighty array of road-building and earth-moving machines was assembled power shovels, bulldozers, graders, dump trucks the greatest assembly of such equipment ever brought together for a single highway project in Canada.

### **Muskeg, Gumbo and Rock**

One of the enemies this armored battalion had to overcome was muskeg in Northern Ontario, in Newfoundland and elsewhere. Sometimes the muskeg was 50 feet deep and thousands of tons of rock fill had to be poured into it to form a solid base. Almost equally treacherous in the rainy seasons were the hundreds of miles of sticky, heavy "gumbo" clay extending across the Prairies. British Columbia had to blast mile after mile of mountain walls hundreds of feet above the rivers of the Fraser and Kicking Horse Canyons. Along one nine-mile stretch between Field and Golden, B.C. two million tons of rock and an equal amount of earth had to be moved. The job took 5,000 tons of explosives.

A different type of engineering but even more complex was that involved in pushing the highway through the heart of Montreal and designing and completing such complex projects as the 19,000 foot Louis-Hippolyte Lafontaine bridge-tunnel crossing of the St. Lawrence River. Sections of the concrete tunnel were poured in a specially created "shipyard" on land, floated into position and sunk in a prepared trench in the river bed.

The tunnel and approaches cost \$84,795,000, of which the federal government paid \$53,775,000.

More than a fast way of driving from East to West as from West to East, the highway has opened hundreds of gateways to beauty spots and historic sites, hitherto inaccessible to Canadians and visitors from other lands.



## **Pioneering the Highway**

How great the advance in transportation has been is made evident by comparing it with conditions experienced by some of the early travellers who sought to span Canada by automobiles less than 50 years ago.

During the "Twenties" the late Dr. Perry Doolittle, as President of the Canadian Automobile Association, many times drove over those parts of the route open to travel, appealing in every province for public support of a highway across Canada.

The first crossing of Canada by automobile was an event of some historical significance. A photographer, Ed Flickenger undertook the trip to signal the 21st anniversary of the founding of Ford of Canada. On the morning of September 8, 1952, Flickenger backed a shiny new model T across a sandy strip of beach near Halifax, Nova Scotia, until the waters of the Atlantic lapped around the rear wheels. Forty days later the same Model T, no longer shiny and somewhat travel-worn, dipped into the waves of the Pacific at Vancouver, British Columbia. In that period from September 8 to October 17, Flickenger had made motoring history. He had travelled 4,794 miles from Atlantic to Pacific without once leaving the soil of Canada, setting a record unequalled for many years.

Flickenger's determination and stamina carried him through seemingly impossible barriers. At times he had to cross rivers and ravines as yet unbridged for road traffic.

There were only a few hundred miles of paved roads in all Canada in 1925, mainly in or near big cities. In the Maritimes, the Model T pushed through roads so narrow that trees and bushes scraped the side of the car. In Northern Ontario, Flickenger sometimes covered less than 20 miles a day over rocks and mudholes. The Model T burrowed through axle-deep gumbo on the prairies and crawled along precipitous wagon roads in the Rockies. Yet the driver averaged 120 miles a day for the entire trip.

Unfortunately, Flickenger's exploit, daring and difficult as it was, did not qualify him for the honour of crossing Canada on rubber. For the 835 miles where there were no roads of any kind, Flickenger had taken to the transcontinental railway lines by substituting flanged wheels for the tires of his car. The right of way was cleared for him on fourteen occasions, sometimes for 40-50 miles stretches.

## **First Complete Crossing by Road**

It was not until 1946 that Todd's gold medal for the first crossing by automobile was awarded. In that year, Brigadier R.A. Macfarlane drove a new Chevrolet 4,800 miles from Louisburg, N.S., to Victoria, B.C., in nine days. That was in May, only a few months before the last link connecting the road systems of eastern and western Canada had been completed a strip of road through Northern Ontario.

The Federal and Provincial governments joined hands to initiate plans for the Trans-Canada Highway with a conference in 1948. Thus began the largest Federal-Provincial joint project ever undertaken.

The Trans-Canada Highway Act was passed in 1949 and for the many supporters and pioneers of the Trans-Canada Highway idea, the dream was at last to become a reality.



## **APPENDIX**

### **GENERAL SPECIFICATIONS OF THE HIGHWAY**

#### **1. Right-of-Way**

The minimum width of the right-of-way shall be one hundred (100) feet. Where the highway runs through densely populated areas thus involving heavy expenditures, a minimum initial width of sixty-six (66) feet will be acceptable.

#### **2. Pavement**

(a) The width of pavement shall be a maximum of twenty-four (24) feet, except when special facilities such as acceleration-deceleration lanes are approved, and a minimum of twenty-two (22) feet.

(b) The pavement shall be a Bituminous-Mineral type generally described as a Bituminous Hot-Mix with graded aggregate.

(c) The compacted thickness of the bituminous-mineral pavement shall be a minimum of three (3) inches.

(d) Where it is desirable to lay concrete pavement, the thickness and type customarily used by the provinces will be acceptable.

#### **3. Shoulders**

The width of the shoulders on each side of the pavement shall be ten (10) feet, where it is economically possible to construct to this width. Lesser widths will be acceptable to a minimum of five (5) feet where terrain and/or economy makes this necessary.

#### **4. Obstructions**

The minimum distance between the edge of the pavement and any obstruction on the shoulders shall be one (1) foot less than the width of the shoulders.

#### **5. Stone base course, sub-base, elevation of water table level**

The construction of the stone base course, the sub-base and the drainage system controlling the elevation of the water table level shall be constructed in such a manner that combined, they will produce a roadway having a load bearing capacity for a repeating 18,000 pound axle load.

#### **6. Curvature**

The curvature of the centre line of pavement shall not exceed six (6) degrees, except where terrain does not permit this with reasonable economy. Where possible, it is considered desirable to reduce the maximum curvature to three (3) degrees.

#### **7. Gradient**

The maximum gradient on the Highway shall not exceed six (6) per cent, except in cases where this is not economically feasible, where seven (7) or eight (8) per cent will be acceptable for short distances.

#### **8. Sight Distances**

Where terrain permits, the minimum horizontal sight distance, and the minimum vertical sight distance shall be



six hundred (600) feet. This means that a driver of a vehicle will be able to see an object six inches high on the pavement ahead of him at a distance of 600 feet, when his eyes are four (4) feet six (6) inches above the pavement.

## **9. Bridges**

(a) Loading H20-S16.

(b) Overhead clearances, for full width between curbs, 14 feet 6 inches.

(c) For length of bridge of 30 feet or less, the roadway between curbs shall be the aggregate width of pavement and shoulders.

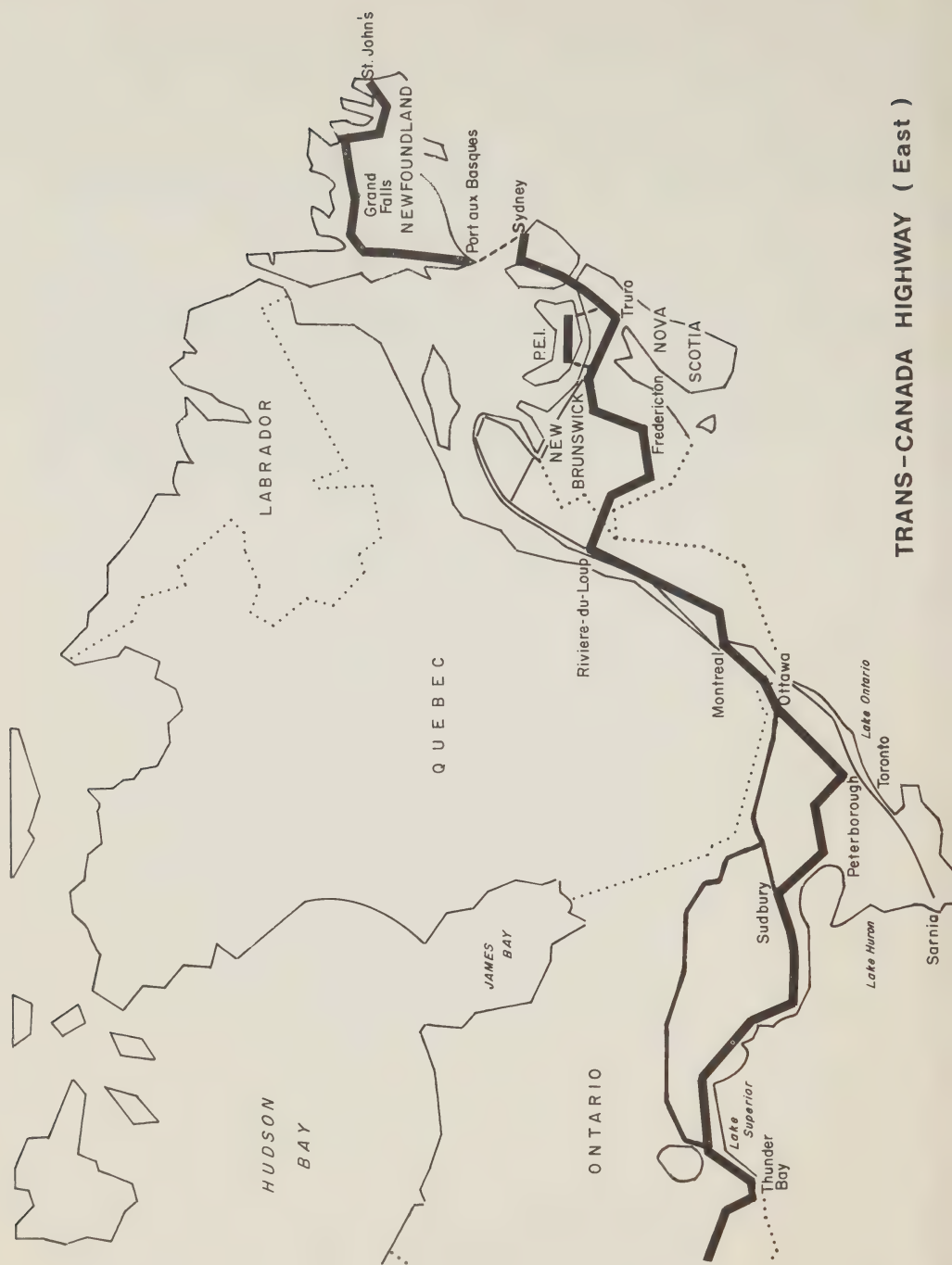
(d) For length of bridge over 30 feet and up to 100 feet, the minimum roadway between curbs shall be 27 feet and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.

(e) For length of bridge over 100 feet, the minimum width between curbs shall be 24 feet, and the minimum width of curbs on each side shall be 18 inches, or the deck design shall provide equivalent clearance.



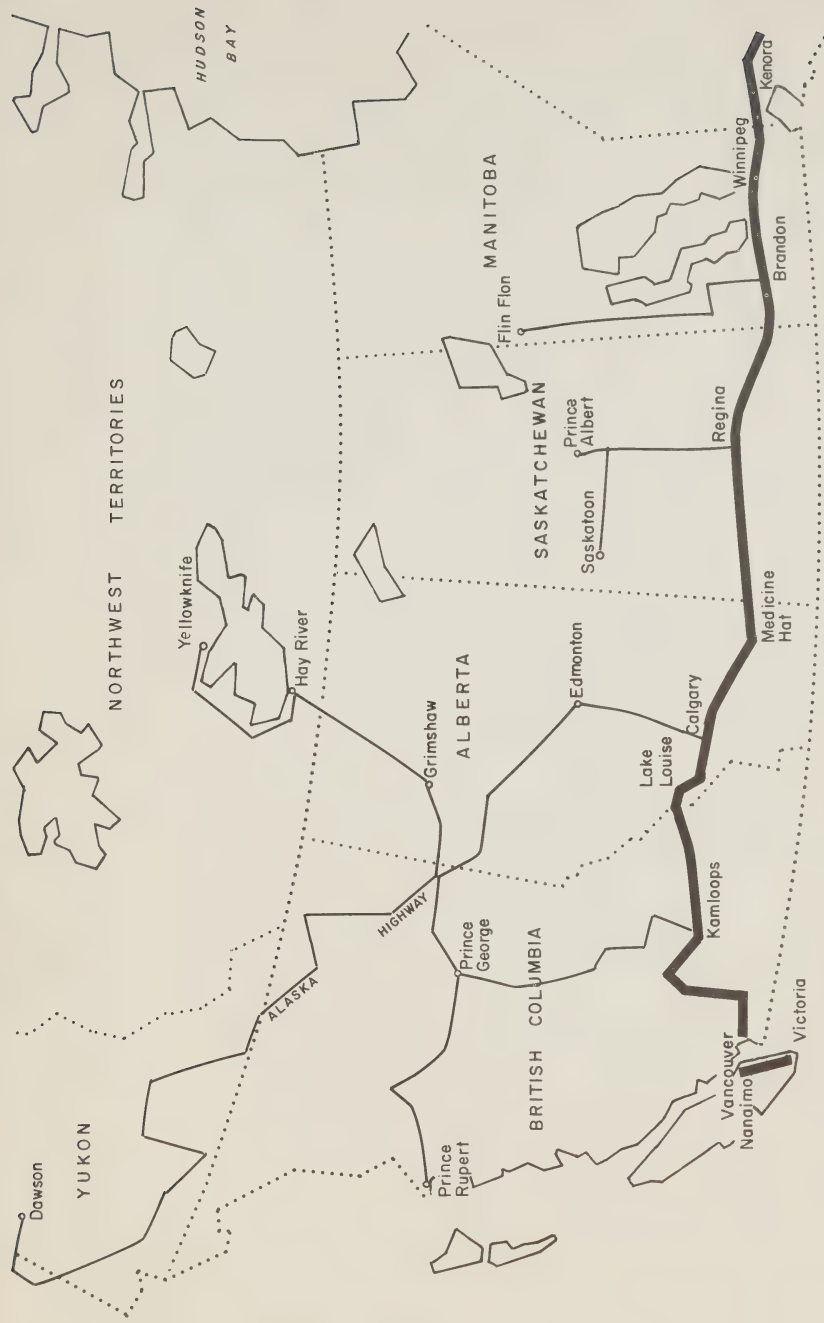






TRANS-CANADA HIGHWAY ( East )





TRANS-CANADA HIGHWAY ( West )

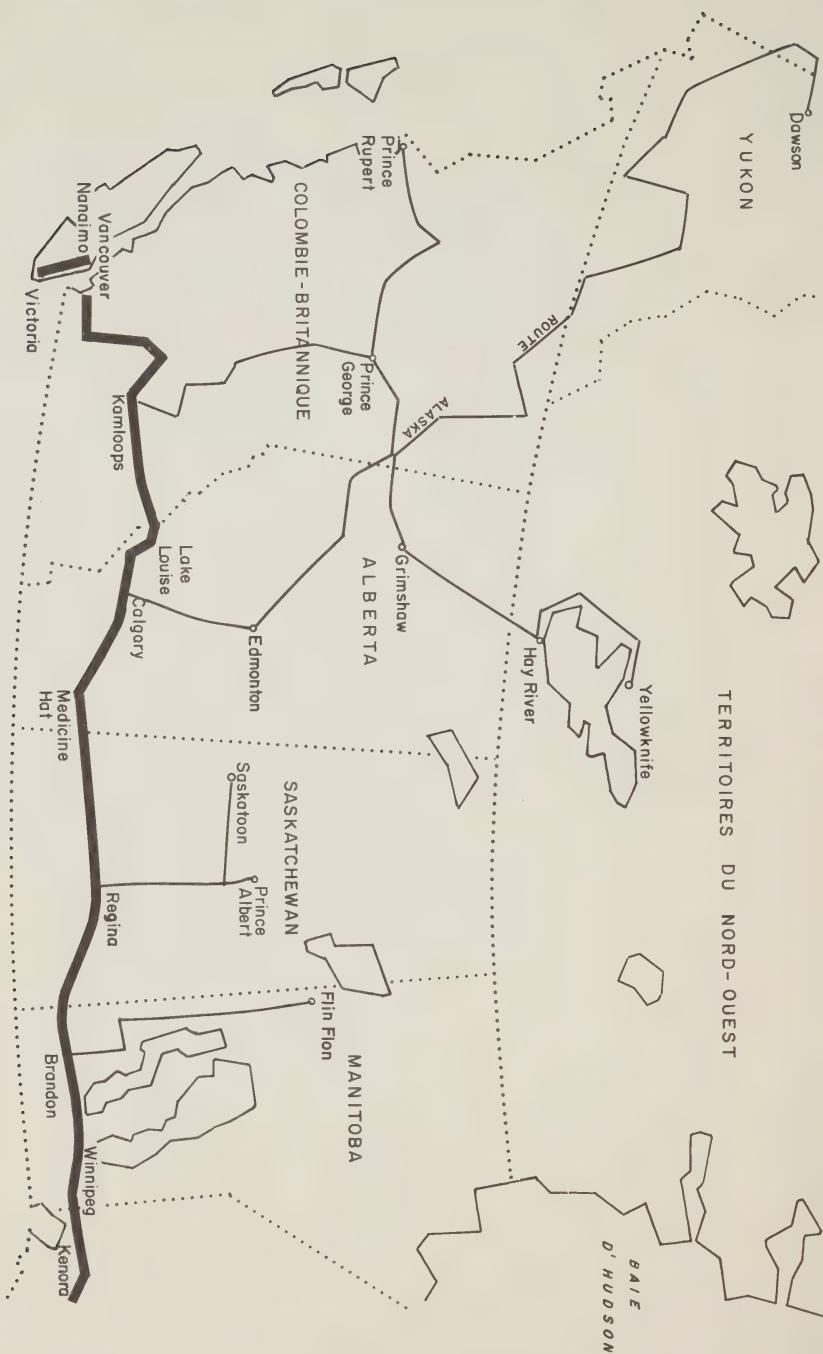






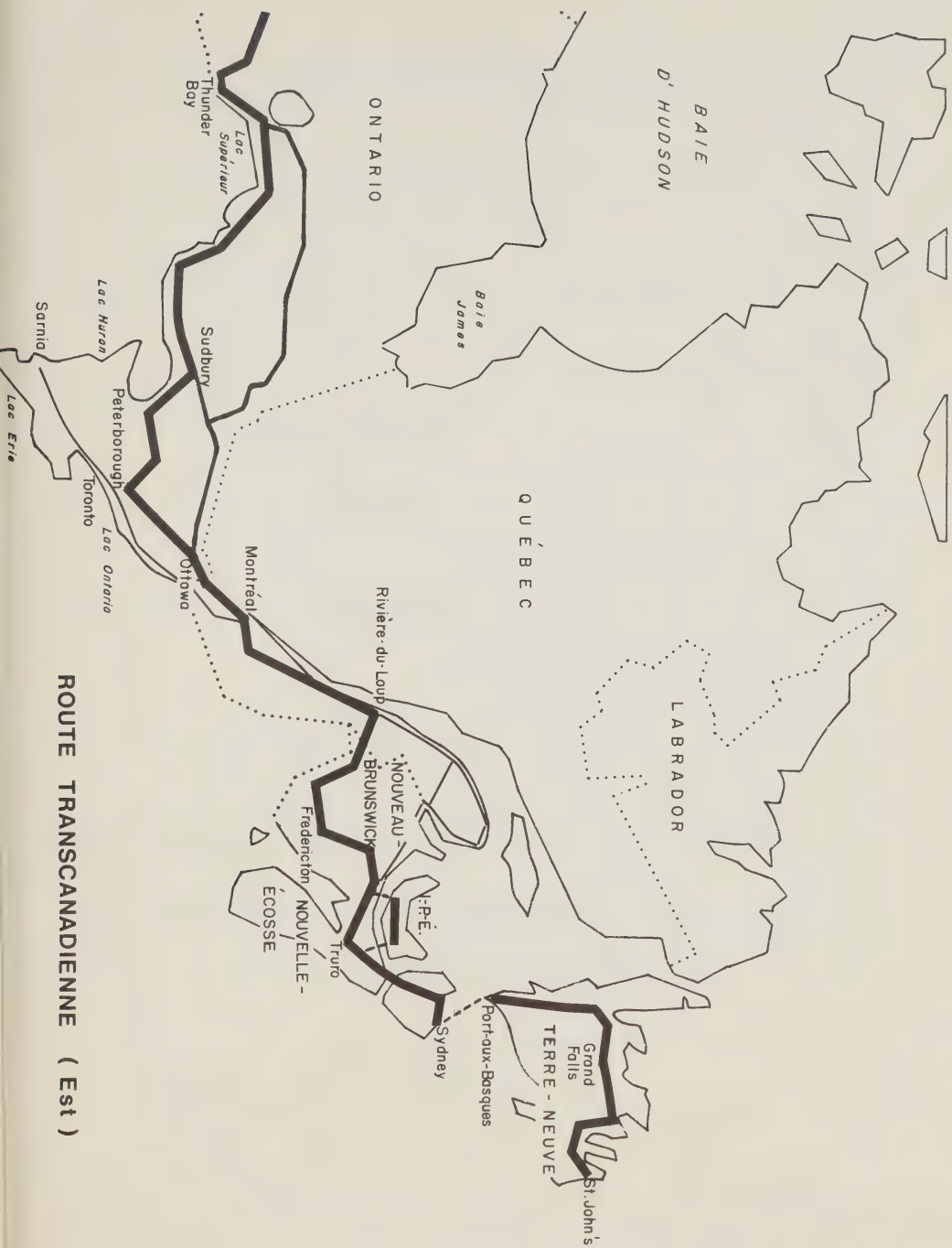






ROUTE TRANSCANADIENNE ( Ouest )





ROUTE TRANSCANADIENNE ( Est )



objet de dix pouces de hauteur placé sur le revêtement à 600 pieds en avant de lui, lorsque ses yeux se trouveront à quatre (4) pieds et six (6) pouces au-dessus du revêtement.

**9. Ponts**

- a) Charge H20-S16.
- b) Dégagements supérieurs, sur la pleine largeur entre les bordures, 14 pieds et 6 pouces.
- c) Pour les ponts de 30 pieds ou moins de longueur, la chaussée entre les bordures aura la largeur réunie du revêtement et des accotements.
- d) Pour les ponts de plus de 30 pieds et jusqu'à 100 pieds de longueur, la chaussée minimum entre les bordures aura 27 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.
- e) Pour les ponts de plus de 100 pieds de longueur, la largeur minimum entre les bordures sera de 24 pieds et la largeur minimum des bordures de chaque côté sera de 18 pouces, ou le tablier offrira un dégagement équivalent.



APPENDICE  
DEVIS GÉNÉRAL DE LA ROUTE

1. Emprise

La largeur minimum de l'emprise sera de cent (100) pieds. Lorsque la route traverse des régions peuplées entraînant ainsi de fortes dépenses, une largeur minimum initiale de soixante-six (66) pieds sera acceptable.

2. Revêtement

a) La largeur du revêtement sera d'au plus vingt-quatre (24) pieds, sauf lorsque certains ouvrages tels que voies d'accélération et de ralentissement sont approuvés, et d'au moins vingt-deux (22) pieds.  
b) Le revêtement sera d'un type bitumineux-minéral généralement appelé mélange bitumineux malaxé à chaud à l'usine et contenant des éléments trils.  
c) Une fois rendu compact, le revêtement bitumineux-minéral n'aura pas moins de trois (3) pouces d'épaisseur.

d) Aux endroits où il est opportun de poser un revêtement en béton, l'épaisseur et le type utilisés habituellement par les provinces seront acceptables.

3. Accotements

La largeur des accotements de chaque côté du revêtement sera de dix (10) pieds, lorsqu'il sera économiquement possible de les construire à cette largeur. Des largeurs plus faibles seront acceptables jusqu'à un minimum de cinq (5) pieds lorsque le terrain et (ou) l'économie rendront la chose nécessaire.

4. Obstacles

La distance minimum entre le bord du revêtement et tout obstacle sur les accotements sera d'un (1) pied de moins que la largeur des accotements.

5. Infrastructure en pierre, assise et élévation du niveau du niveau de la nappe aquifère

La construction de l'infrastructure en pierre, de l'assise et du système de drainage régularisant l'élévation du niveau de la nappe aquifère sera effectuée de façon que le tout produise une chaussée ayant une capacité portante de charge d'essieu périodique de 18,000 livres.

6. Courbure

La courbure de l'axe du revêtement ne dépassera pas six (6) degrés, sauf aux endroits où la terrain ne le permet pas avec une économie raisonnable. Aux endroits où la chose est possible, on estime qu'il est opportun de réduire la courbure maximum à trois (3) degrés.

7. Pente

La pente de la route sera d'au plus 6 p. 100, sauf dans les cas où la chose sera économiquement impossible, alors que 7 ou 8 p. 100 seront acceptables sur des courtes distances.

8. Distances de visibilité

Aux endroits où le terrain le permet, la distance de visibilité horizontale maximum et la distance de visibilité verticale minimum seront de six cents (600) pieds. En d'autres termes, le conducteur d'une voiture pourra voir un



à leurs abords. Dans les Maritimes, le modèle T dut passer sur des chemins si étroits que les arbres et les arbustes frottaient les côtés de la voiture. Dans le nord de l'Ontario, Flickenger franchissait à peine 20 milles par jour à cause des pierres et des trous de boue. Le modèle T enfonçait jusqu'aux essieux dans la boue des Prairies et s'acheminait lentement le long des précipices dans les Rocheuses. Néanmoins, Flickenger franchit en moyenne 120 milles par jour au cours de son voyage.

Malheureusement, cet exploit audacieux et difficile de Flickenger ne lui mérita pas l'honneur d'avoir traversé le pays sur des roues caoutchoutées. Pour une distance totale de 835 milles où il n'existait pas de route, Flickenger avait dû emprunter les rails du chemin de fer transcontinental après avoir remplacé ses pneus par des roues bridées. Il avait fallu lui laisser la voie libre 14 fois, parfois sur des parcours de 40 à 50 milles.

### **Première traversée complète par la route**

La médaille d'or de Todd ne fut décernée qu'en 1946. Cette année-là le brigadier R. A. Macfarlane franchissait en neuf jours dans une Chevrolet neuve les 4,800 milles qui séparent Louisbourg (N.-E.) de Victoria (C.-B.). C'était au mois de mai. Quelques mois après, on achevait dans le nord de l'Ontario un tronçon qui reliait les réseaux routiers de l'Est et de l'Ouest du Canada.

L'Administration fédérale et les Administrations provinciales ont tenu la première conférence sur l'aménagement de la route transcanadienne en 1948. C'est ainsi qu'a débuté la plus importante entreprise fédérale-provinciale jamais projetée.

La Loi sur la route transcanadienne a été adoptée à l'unanimité par le Parlement canadien en 1949 et elle a reçu la sanction royale au cours de la même année. Le rêve de nombreux pionniers et protagonistes de la route transcanadienne était devenu une réalité.



c'est là un moyen employé très peu souvent vu que les ours grns sont devenus triands des charges d'explosifs. Selon toute apparence, les ours n'en ont pas souffert, du moins jusqu'ici.

«Les ingénieurs ne prétendent pas que le tronçon du parc national Glacier de la route transcanadienne ne sera jamais encaicé; mais ils comptent bien que le nombre de fois que se produira le phénomène sera réduit au minimum. Même à l'aide de l'outillage de déneigement moderne, il faudrait fermer la route à la circulation pour 75 jours entre les mois de novembre et mai, au cours d'un hiver normal, si les ouvrages de défense contre l'avalanche n'étaient pas en place. Grâce à ces ouvrages préconisés et mis au point par le ministère des Travaux publics, l'on estime que si la route doit être fermée, elle ne le sera que pour de courtes périodes, soit un total de 12 jours tout au plus par hiver».

Sans doute les avalanches se sont-elles avérées les plus spectaculaires obstacles à la construction de la route, mais il ne faut pas oublier qu'il s'en est présentée d'autres tout aussi redoutables et difficiles à surmonter. Dès 1950, l'on a commencé à rassembler un nombre important de machines servant à la construction des routes ou aux travaux de déblai, notamment, des pelles mécaniques, des bulldozers, des grattes mécaniques, des camions à benne basculante. C'était là le plus grand déploiement de pièces d'un matériel du genre qu'il n'ait jamais été réunies au Canada en prévision d'un seul projet de voirie.

### Moskeg, argile collante et roc

L'un des obstacles que ce «bataillon de blindés» devait surmonter était la fondrière de mousse (moskeg) que l'on trouve dans le Nord de l'Ontario, à Terre-Neuve et ailleurs. La fondrière atteignait parfois une profondeur de 50 pieds, et il fallait alors y introduire nombre de tonnes de pierres de remblai afin d'assurer à la route une base solide. Au cours de la saison des pluies, il fallait se méfier des couches traitressées d'argile collante et dense qui s'étendaient sur des centaines de milles dans les provinces des Prairies. L'Administration de la Colombie-Britannique a dû faire sauter mille après mille de parois montagneuses, des centaines de pieds au-dessus des canyons Fraser et Kicking Horse. Le long d'un tronçon de neuf milles reliant Field à Golden, en Colombie-Britannique, deux millions de tonnes de roc et une quantité égale de terre ont dû être déplacées. Les travaux ont nécessité l'usage de 5,000 tonnes d'explosifs.

Une technique différente, mais encore plus complexe, a été utilisée pour l'aménagement de l'artère qui traverse le coeur de Montréal, ainsi que pour la conception et la réalisation de projets d'enviergure comme le pont tunnel Louis-Hypolyte LaFontaine sur le Saint-Laurent, qui compte 19,000 pieds de longueur. Des tronçons du tunnel en béton ont été coulés dans un chantier naval spécialement créé sur terre; puis on les a flottés en place et installés dans une tranchée aménagée dans le lit du fleuve.

Le tunnel et ses approches ont coûté \$84,795,000, dont l'Administration fédérale a assumé \$53,775,000. Étant plus qu'un moyen rapide de se rendre de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est, la route a ouvert de nouveaux horizons vers des centaines d'endroits pittoresques et de sites historiques, jusqu'alors inaccessibles aux Canadiens et aux visiteurs étrangers.

### Origines de la route

Le bond prodigieux qu'ont connu les transports ressort d'autant plus si l'on songe aux tribulations des premiers voyageurs qui ont traversé le Canada en automobile il y a moins de 50 ans.

Au cours des années 20, feu le Dr. Perry Doolittle, président de l'Association des automobilistes canadiens, parcourut à plusieurs reprises les parties existantes de la route demandant aux gens de chaque province d'appuyer la construction d'une route nationale.

La première traversée du Canada en automobile fut un événement historique. Un photographe nommé Ed Flickenger entreprit ce voyage pour marquer le 2<sup>e</sup> le anniversaire de la fondation de Ford of Canada. Le matin du 8 septembre 1952, Flickenger recula son modèle T tout neuf sur une grève sablonneuse près de Halifax (N.-E.) jusqu'à ce que les eaux de l'Atlantique touchent les roues arrière de sa voiture. Quarante jours après, le même modèle T, veillé par ce voyage, trempa ses roues avant dans les eaux du Pacifique à Vancouver (C.-B.). Du 8 septembre au 17 octobre, Flickenger avait écrit une page de l'histoire de l'automobile. Il avait franchi 4,794 milles de l'Atlantique au Pacifique sans quitter le sol canadien. Cet exemple ne devait pas être imité avant plusieurs années.

Le courage et l'endurance de Flickenger lui permirent de surmonter des obstacles qui semblaient infranchissables. Il dut parfois traverser des rivières et des ravins où il n'existait pas de ponts.

Il n'y avait que quelques centaines de milles de routes revêues au Canada en 1925, surtout dans les villes et



dollars afin d'aménager ce tronçon de la route transcanadienne. De ce montant, plus de 3 millions de dollars ont été consacrés à l'aménagement des pare-avalanches.

## Contrôle des avalanches

« Dans le parc national glaciaire, la chute de neige moyenne est de 340 pouces par hiver, mais en 1953-1954 elle atteignit le chiffre record de 645 pouces, soit presque 54 pieds de neige. Il n'est donc pas étonnant qu'il y ait là grand risque d'avalanche. Ce tronçon de la route de 27 milles qui traverse le parc est bordé de cimes de montagnes, chargées de neige, d'une hauteur dépassant les 10,000 pieds.

« Sur les routes de moindre importance en terrain montagneux, le problème des glissements de neige se résout facilement. Lorsque le risque d'avalanche est élevé, l'on barre tout simplement la route à la circulation jusqu'à ce que le danger soit passé. Après le déneigement, l'on ouvre la route jusqu'à ce qu'il y ait risque de nouveau. Toutefois, la solution n'était pas à l'entière satisfaction des batisseurs de la route transcanadienne. Selon les normes de construction de la « rue principale » nationale, la route devait être carrossable en tout temps et toute de la neige. En 1953, entraveant la possibilité de faire passer la route par le raccourci à travers le col Rogers, les ingénieurs du ministère des Travaux publics ont commencé à recueillir des données sur la neige et les avalanches de la région de Glaciar.

« Une fois le tracé accepté, en 1956, l'on confiait l'étude du problème à un comité de recherche en matière d'avalanches composé, entre autres, de spécialistes de la neige du Conseil national de recherches. Trois tâches principales incombaient au groupe: repérer chaque zone d'avalanche; recommander le moyen de protection le plus pratique et le plus économique; enfin, établir une méthode de prévision des avalanches.

« La tâche n'était guère facile, car le travail, à une altitude pareille, devait se faire le plus souvent en skis. Les spécialistes étaient souvent en péril, car ils risquaient à tout moment de se faire englober par des glissements de neige. A maintes reprises des scientifiques et des ingénieurs furent engouffrés sous la neige, mais heureusement l'on a toujours réussi à les en retirer indemnes.

« La prévoyance dont on avait fait preuve en instituant le Comité de recherche susmentionné, bien avant la construction du tronçon de Glaciar, a permis de comprimer un pourcentage important des dépenses. On avait prévu la construction de pare-avalanches sur une longueur globale de 5,000 pieds répartis sur le tronçon du parc, mais cette longueur a été réduite à 2,700 pieds sans que le facteur de sécurité n'en soit amoindri pour autant.

« On y est parvenu grâce à la méthode des « ouvrages de défense en profondeur ». Divers types d'ouvrages ont été construits en vue de briser ou de détruire les avalanches avant qu'elles ne glissent jusqu'à la route transcanadienne. Ces ouvrages sont d'une efficacité telle qu'il n'a fallu construire des pare-avalanches (toujours le meilleur moyen de protection) que là où il existe un maximum de risque.

« Les nouveaux ouvrages de défense qui accusent la plus grande efficacité sont peut-être les buttes de terre aménagées de même façon que les obstacles antichars en béton qui ont servi au cours de la Seconde guerre mondiale. Ces buttes en forme de cône, d'une hauteur de 12 à 15 pieds, sont construites en série. Leurs dimensions et disposition dépendent du terrain et de l'orientation probable du glissement de neige. Elles ont pour objet de freiner l'avalanche et tendent à se perpétuer grâce aux accumulations de neige qui, elles-mêmes, servent de défenses. A la suite d'une étude par le Comité, l'on a aménagé des buttes, au nombre de 170, réparties sur six endroits distincts du parc Glaciar.

« Le ressaut ou l'accroissement est encore un autre moyen de se protéger contre la neige. Il s'agit de creuser une tranchée dans le flanc de la montagne afin d'y retenir la neige. Certains ressauts atteignent une longueur de 1,000, une largeur de 150 pieds et un rebord d'une hauteur de dix pieds à l'extérieur. Ils exigent plus d'entretien que les buttes, puisqu'il faut systématiquement les déneiger.

« Les barrages de dérivation font double fonction: ils détournent l'avalanche afin qu'elle ne puisse atteindre les ouvrages en terre ont une hauteur de 20 à 25 pieds, et ils assurent la protection contre les glissements dans sept zones d'avalanche du parc Glaciar.

« Deux autres types de défenses s'intègrent au système de protection contre l'avalanche. Il s'agit d'emplacements aménagés en permanence dans des zones connues de raccourci de l'avalanche d'où des artilleurs des Forces canadiennes tirent des obus afin d'amorcer une avalanche en temps voulu, avant que la neige ne s'accumule dangereusement. On pose également des explosifs d'avance et on les fait sauter à distance, mais



TABLEAU 2

DISTANCE TOTALE EN MILES DU TRACÉ ACTUEL

Province	Nombre de miles
Terre-Neuve	539
Ile-du-Prince-Édouard	71
Nouvelle-Écosse	278
Nouveau-Brunswick	378
Québec	375
Ontario	1,453
Manitoba	310
Saskatchewan	406
Alberta	282
Colombie-Britannique	552
Parcs nationaux	25
Terra Nova	80
Banff et Yoho	35
Glacier et Revelstoke	4,784
Totaux	

à ce que la largeur de l'emprise normalisée de la route soit de 100 pieds et celle de la chaussée, de 24 pieds. Par exemple, dans le voisinage de Vancouver, de Calgary et de Montréal, la route est aménagée sur de longues distances, d'après le modèle des routes modernes à voies multiples et à accès limité.

Inauguration officielle

L'inauguration officielle de la route transcanadienne a eu lieu le 3 septembre 1962, au col Rogers. Les cimes imposantes des montagnes du parc national Glacier constituaient un arrière-plan qui convenait très bien à l'occasion. L'importance de l'inauguration n'était pas attribuable à l'achèvement des travaux, mais bien plutôt au fait d'avoir réussi à parfaire un important tronçon de la route tracée et d'avoir choisi un emplacement situé non loin de celui où avait eu lieu une autre inauguration historique i.e. celle de Craigellachie (C.-B.) où, en 1885, sir Donald Smith avait fiché en terre le dernier crampon de la ligne transcontinentale du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Aucune des deux cérémonies ne marquait l'achèvement des travaux mais plutôt le fait de la mise en service de la route. En effet, les deux inaugurations avaient lieu sur un tronçon de route où on avait éprouvé les plus grandes difficultés.

Dans la brochure publiée lors de l'inauguration officielle de la route, on trouve les passages suivants sur le col Rogers et les mesures prises pour maîtriser les avalanches:

«Pour l'ingénieur comme pour le touriste, le tronçon qui traverse le parc national Glacier est, de route la route transcanadienne, celui qui présente le plus d'intérêt. La route s'accroche aux flancs des montagnes, au cœur des monts Selkirk, et présente à l'automobiliste un des plus magnifiques paysages au monde. Toutefois, les abondantes chutes de neige dans les montagnes très élevées peuvent créer de dangereuses avalanches. Cependant, les aménageurs de la route ont habilement supprimé ce danger en aménageant un réseau de pare-avalanches unique en son genre. Ainsi, la route traversant le secteur est, pour le moins, aussi sûre que les meilleures routes en montagnes au monde. Elle est complètement protégée contre les avalanches d'intensité connue et, en cas d'avalanches extraordinaires, un système élaboré d'avertisseurs permet de la barrer, avant qu'il n'existe de véritables dangers.

«Le tracé en montagnes, entre Golden et Revelstoke, traverse le col Rogers et une distance de route de 27,3 miles est située dans les limites du parc national Glacier. Dans ce secteur, l'Administration fédérale a assumé la responsabilité de l'exécution de tous les travaux et le ministère des Travaux publics a dépensé 24 millions de



RÉSUMÉ DES PAIEMENTS FAITS AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX

TABEAU 1

Du 1<sup>er</sup> avril 1970 au 31 mai 1971

Province	
Nouvelle	construction
Terre-Neuve	
Ile-du-Prince-Édouard	87,799.15
Nouvelle-Écosse	1,455,604.30
Nouveau-Brunswick	4,152,779.01
Québec	13,608,103.27
Ontario	8,004,650.83
Manitoba	946,749.24
Saskatchewan	1,263,517.82
Alberta	916,273.34
Colombie-Britannique	1,868,866.45
Totaux	
\$41,911,294.41	

Du 10 décembre 1949 au 31 mai 1971

Province	
Construction préalable	Construction provisoire
Nouvelle construction	
Totaux	
Terre-Neuve	
Ile-du-Prince-Édouard	\$ 288,383.09
Nouvelle-Écosse	88,501.37
Nouveau-Brunswick	447,800.14
Québec	—
Ontario	3,565,543.48
Manitoba	887,446.75
Saskatchewan	270,753.29
Alberta	475,943.78
Colombie-Britannique	3,190,102.08
Totaux	
\$10,214,473.98	
\$1,377,606.29	
\$813,407,870.26	
\$824,999,950.53	



## La route la plus longue du monde

nationaux. Ainsi, le montant total de la contribution fédérale au moment où les comptes en suspens étaient réglés dépassait la somme de 900 millions de dollars.

Le montant total affecté à l'aménagement de la route, soit une somme englobant les frais des Administrations provinciales et la contribution de l'Administration fédérale qui se chiffrait à près de 825 millions de dollars, répartie entre le 10 décembre 1949 et le 31 décembre 1970, s'élevait à environ un milliard quatre cents millions de dollars.

Cette dépense considérable de près d'un milliard et demi de dollars fait que le Canada a la route revêtue la plus longue du monde qui traverse certaines régions montagneuses les plus spectaculaires qui soient, traverse également et contourne les agglomérations, longe des lacs et des rivières, serpente à travers des paysages champêtres de toute beauté et franchit les Prairies aux horizons sans fin.

L'aménagement de la route transcanadienne s'est révélé une tâche ardue. On a dû faire face à des obstacles formidables, comme, par exemple, le Bouclier canadien, au nord du lac Supérieur, les terrains rocheux de Terre-Neuve et les Rocheuses aux pics aigües.

Depuis l'époque de la pelletterie, la question de relier ces vastes étendues qui constituaient le Canada a été d'importance vitale, d'autant plus que la configuration économique du pays et les voies de communication ont normalement tendance à suivre la direction nord-sud dans la plus grande partie du pays, plutôt que de suivre une ligne parallèle à la ligne de démarcation entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, qui est constituée en grande partie par un tracé plutôt arbitraire et artificiel.

Les voies d'eau ont d'abord été suivies de chemins rudimentaires. Ensuite s'est fait l'aménagement d'un chemin de fer qui a permis d'établir le premier réseau de transport transcontinental, réalisation d'envergure qui a donné au Canada sa première véritable certitude qu'il pouvait exister, unifié et indépendant.

Au Canada, la voie relève surtout des Administrations provinciales. Toutefois, l'Administration fédérale, même déjà en 1919, manifestait le désir de participer à la construction de routes donnant accès aux richesses naturelles et minières du pays. Elle n'avait pas encore réalisé de projet pouvant concurrencer l'audace et les sommes d'argent dont elle aurait besoin pour l'aménagement de cette route d'une longueur de près de 5,000 milles, qui traverserait les dix provinces, de Terre-Neuve à l'île Vancouver.

Les travaux réels de construction étaient sous la gestion des Administrations provinciales respectives, sauf en ce qui concernait les tronçons traversant les parcs nationaux, mais les études techniques, les appels d'offres, les adjudications de marchés et les travaux d'aménagement étaient assujettis à un examen de la part de l'Administration fédérale qui avait également l'autorisation d'inspecter les travaux au cours de leur exécution.

Étant donné les changements apportés au tracé de la route au cours des travaux de construction, afin d'améliorer les pentes ou de contourner les centres urbains, la distance totale en milles ne concorde plus avec le tracé initial. Les distances en milles des tronçons aménagés à l'expiration des ententes prévues par la Loi sur la route transcanadienne figurent au tableau 2.

## Centres urbains desservis

D'importants centres urbains sont situés le long de la route, entre les points terminaux de Victoria (C.-B.) et de St. John's (T.-N.), notamment, Nanaimo, Vancouver, New Westminster, Kamloops et Revelstoke dans la Colombie-Britannique; Banff, Calgary et Medicine Hat dans l'Alberta; Swift Current, Moose Jaw et Regina, dans la Saskatchewan; Brandon, Portage-La-Prairie et Winnipeg, au Manitoba; Kenora, Thunder Bay, Orillia, Peterborough et Ottawa, en Ontario; Montréal, Lévis et Rivière-du-Loup, au Québec. Fredricton et Moncton au Nouveau-Brunswick; Charlottetown, dans l'île-du-Prince-Édouard; Truro et North Sydney en Nouvelle-Écosse ainsi que Corner Brook et Gander, à Terre-Neuve.

La route est entrecoupée de passages d'eau reliant Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse et l'île-du-Prince-Édouard à la terre ferme et le terminus ouest de la terre ferme, en Colombie-Britannique, à l'île Vancouver. En Nouvelle-Écosse, l'île du Cap-Breton est reliée au reste de la province par la chaussée de Canso, d'une longueur de 4,000 pieds, qu'on a aménagée à titre de projet distinct de celui de la route transcanadienne.

L'aménagement de plusieurs tronçons dépasse les exigences établies aux devis de la route (Consulter l'annexe). Lorsqu'il était pratiqué de le faire, tant du point de vue du coût que de celui de l'emplacement, on a vu



## **Loi sur la route transcanadienne**

«Une loi favorisant et aidant la construction d'une route transcanadienne», qui peut simplement être citée sous le titre «Loi sur la route transcanadienne» recevait la sanction royale le 10 décembre 1949 et devait rester en vigueur pour une période de sept ans après sa promulgation. La Loi originale prévoyait un montant maximal de 150 millions de dollars devant être versé aux provinces par l'Administration fédérale et une limite de 50 p. cent des frais de construction.

Par la suite, des modifications apportées à la Loi prolongèrent la période de construction jusqu'au 31 décembre 1970 et portèrent la contribution fédérale à 825 millions de dollars. Le 31 mai 1971, les paiements définitifs étaient versés aux Administrations provinciales.

Les premières conventions à l'égard de l'aménagement de la route transcanadienne étaient conclues le 25 avril 1950 avec les provinces de l'Ontario, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Saskatchewan et de l'Alberta. L'Administration provinciale du Nouveau-Brunswick signait une convention le 27 mai 1950, celle de la province de Terre-Neuve le 27 juin 1950 et celle de la Nouvelle-Écosse le 15 mai 1952. A la suite de l'adoption d'une mesure législative destinée à prolonger la période de construction au-delà de la date prévue du 9 décembre 1956, l'Administration provinciale du Québec devenait partie de la convention sur la route transcanadienne le 27 octobre 1960.

La première loi de 1949 non seulement prévoyait que l'Administration fédérale partagerait de moitié les frais de construction avec les Administrations provinciales, mais prévoyait également que tous les frais d'aménagement des tronçons de la route traversant les parcs nationaux seraient entièrement assumés par l'Administration fédérale.

Au début, l'application de la Loi sur la route transcanadienne relevait de la compétence du ministère des Ressources et du Développement économique, mais cette responsabilité passait au ministère des Travaux publics en septembre 1953. Le 7 juin 1956, une «Loi modifiant la Loi sur la route transcanadienne» était promulguée et reconnaissait le fait qu'il existait un grand écart entre les frais d'aménagement des divers tronçons de la route. Par suite de cette modification, le Canada était autorisé à faire un apport contributif supplémentaire de 40 p. 100 à l'égard d'un dixième du nombre de milles de la route dans chaque province.

Cette mesure législative portait également la contribution de l'Administration fédérale à 250 millions de dollars et prolongeait la période de construction jusqu'au 31 décembre 1960.

La modification de 1956 fut apportée à la suite d'une conférence fédérale-provinciale tenue en novembre 1955 relativement à la question du nombre de milles de la route dans chaque province.

De nouvelles modifications à la Loi étaient adoptées en 1959 et en 1960 par lesquelles la période de construction était prolongée jusqu'au 31 décembre 1963 et la contribution fédérale était portée à 400 millions de dollars.

En 1963, la période de construction était de nouveau prolongée et cette fois, jusqu'au 31 décembre 1967, et la contribution fédérale augmentait à 625 millions de dollars. En 1966, une mesure législative accordait un dernier délai à la période de construction jusqu'au 31 décembre 1970, et en même temps, la contribution de l'Administration fédérale était portée à 825 millions de dollars.

## **Coût total de la route**

Les paiements définitifs versés aux Administrations provinciales au 31 mai 1971 se chiffraient à \$824,999,-, 950 et donc, à quelques dollars près, en-deçà du montant maximal autorisé. De plus, l'Administration fédérale affectait la somme de \$76,604,668 à l'aménagement des tronçons de la route se trouvant dans les limites des parcs







## TABIE DES MATIÈRES

Loi sur la route transcanadienne	9
Coût total de la route	9
La route la plus longue du monde	10
Centres urbains desservis	10
Inauguration officielle	12
Contrôle des avalanches	13
Moskeg, argile collante et roc	14
Origines de la route	14
Première traversée complète par la route	15
Appendice	16
Devis général de la route	
Cartes de la route	







L'honorable ARTHUR LAING, C.P., député  
Ministre des Travaux publics  
Ottawa

*Monsieur le Ministre,*

J'ai l'honneur de vous soumettre le vingt et  
unième rapport annuel sur les travaux  
exécutés en conformité de la Loi sur la route  
transcanadienne, chapitre 269. Statuts révisés  
du Canada (1952), pour la période allant du  
10 décembre 1949 au 31 mai 1971.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre,  
l'expression de mes sentiments distingués.

*Le Sous-ministre,*

JOHN A. MACDONALD







Son Excellence le très honorable

Roland Michener

Gouverneur général et Commandant en chef du  
Canada

*Excellence,*

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre  
Excellence le rapport annuel sur les travaux exécutés  
en conformité de la Loi sur la route transcanadienne,  
chapitre 269, Statuts révisés du Canada (1952), pour  
la période allant du 10 décembre 1949 au 31 mai  
1971.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'assurance de ma  
considération la plus distinguée.

*Le ministre des Travaux publics,*

ARTHUR LAING



Information Canada  
Ottawa, 1972  
No. de cat.: W41-1971



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

## RAPPORT ANNUEL

TRAVAUX EXÉCUTÉS EN CONFORMITÉ DE

# LA LOI SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE

pour la période allant du

10 décembre 1949 au 31 mai 1971

Publication autorisée par  
L'HONORABLE Arthur Laing  
Ministre des Travaux publics  
OTTAWA







**Rapport définitif  
des travaux exécutés  
en vertu de la  
Loi sur la  
route transcanadienne**  
Du 10 décembre 1949 au 31 mai 1971



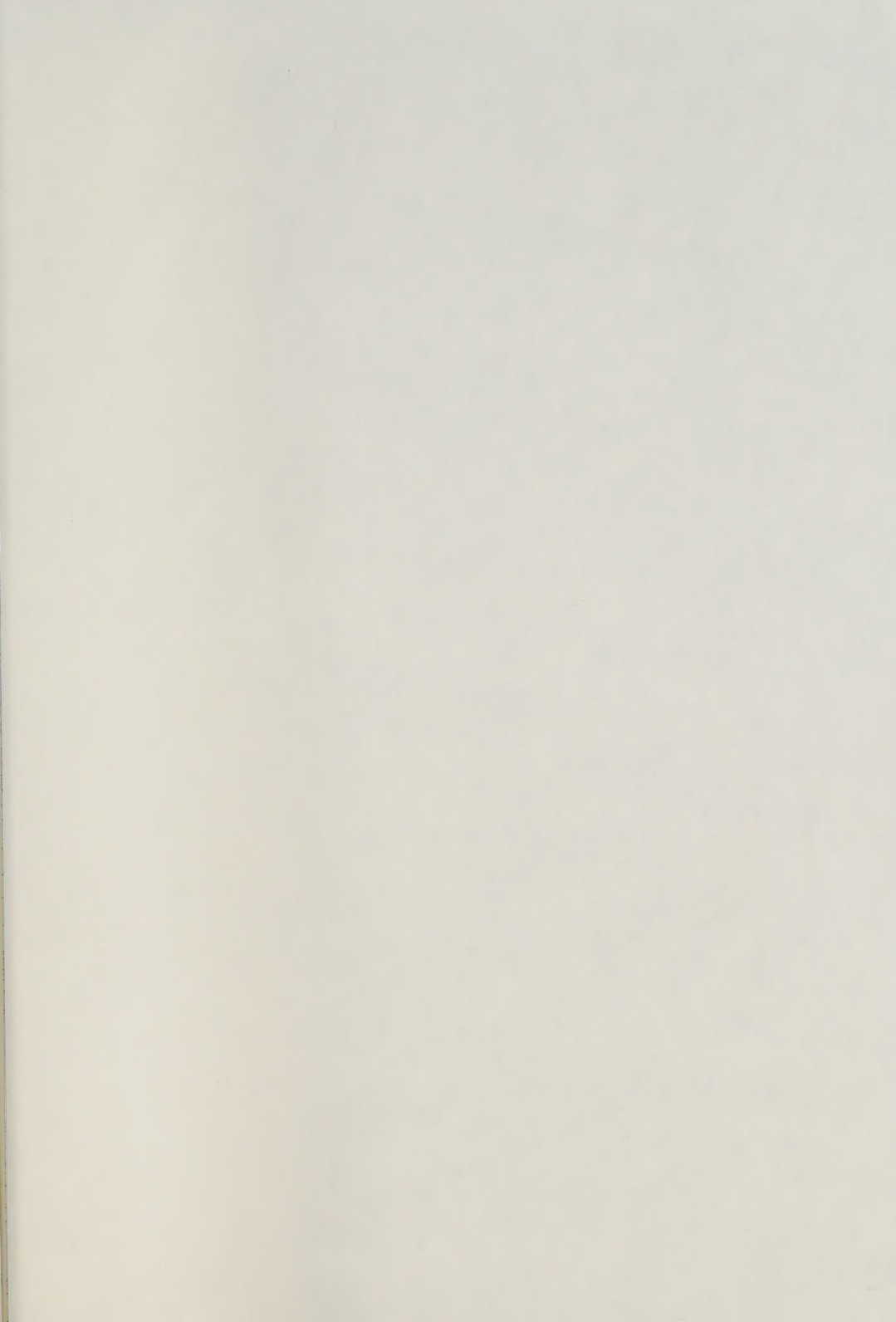


















AUG 13 1986



